

Pravni aspekt spašavanja na moru s osvrtnom na havariju prekooceanskog putničkog broda RMS Titanic

Vidović, Nina

Master's thesis / Diplomski rad

2023

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Zagreb, Faculty of Law / Sveučilište u Zagrebu, Pravni fakultet**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://urn.nsk.hr/urn:nbn:hr:199:301274>

Rights / Prava: [In copyright / Zaštićeno autorskim pravom.](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2025-02-15**



Repository / Repozitorij:

[Repository Faculty of Law University of Zagreb](#)



Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu

Katedra za pomorsko i općeprometno pravo

Nina Vidović

**PRAVNI ASPEKT SPAŠAVANJA NA MORU S OSVRTOM NA
HAVARIJU PREKOOCENASKOG PUTNIČKOG BRODA RMS
TITANIC**

Diplomski rad

Mentor: izv. prof. dr. sc. Mišo Mudrić

Zagreb, listopad 2023.

Ja, Nina Vidović, pod punom moralnom, materijalnom i kaznenom odgovornošću, izjavljujem da sam isključiva autorica završnog rada te da u radu nisu na nedozvoljeni način (bez pravilnog citiranja) korišteni dijelovi tuđih radova te da se prilikom izrade rada nisam koristila drugim izvorima osim onih navedenih u radu.

PRAVNI ASPEKT SPAŠAVANJA NA MORU S OSVRTOM NA HAVARIJU PREKOOCENASKOG PUTNIČKOG BRODA RMS TITANIC

SAŽETAK

Spašavanje na moru javlja se kao jedan od instituta pomorskog prava, a podrazumijeva svaku potrebnu i korisnu uslugu i pomoć pruženu osobama i/ili imovini koja se nalazi u opasnosti na moru. Potreba pružanja pomoći postojala je od davnina no razlikovao se način njenog reguliranja. Stoga se u radu najprije razrađuje povijesni okvir ovoga instituta i njegov utjecaj danas. Pomno se analiziraju dokumenti i konvencije koje su danas na snazi. Objašnjavaju se opći pojmovi vezani za spašavanje, kategorije spašavanja te ugovor o spašavanju. Pokazuje se na koji način funkcionira pomorskopравни institut spašavanja na moru te se ukazuje na pojedinosti pojava oblika naknade za spašavanje. Naposljetku se detaljno elaborira najpoznatija pomorska nesreća modernog doba koja se dogodila na Titaniku. Havaraija se analizira iz kontekstatadašnjeg pravnog okvira, te uključuje poseban osvrt na brojne promjene koje je unijela u međunarodno pomorsko pravo spašavanja.

Ključne riječi: pravo spašavanja, međunarodni pravni okvir, RMS Titanik, pomorska havarija

THE LEGAL ASPECT OF SALVAGE AT SEA WITH REGARD TO THE SINKING OF THE RMS TITANIC

SUMMARY

Salvage at sea is one of the institutes of maritime law and includes all necessary and useful services and assistance provided to persons and/or property in danger at sea. The need to provide assistance has existed since ancient times, but the regulation varied over time. Therefore, the paper first elaborates the historical framework of this institute and its influence today. The documents and conventions that are in force today are carefully analyzed. Furthermore, general terms related to salvage, its forms and the salvage contract are explained. It is shown how the maritime law institute for salvage at sea functions, as well as the details of the salvage compensation and its forms. Finally, the most famous maritime accident of modern times, the Titanic, is detaily elaborated. The accident is analyzed from the context of the current legal framework and includes a special review of the numerous changes it brought to international maritime salvage law.

Keywords: law of salvage, international regulation, RMS Titanic, maritime accident

SADRŽAJ

1. UVOD.....	1
2. POVIJESNI RAZVOJ PRAVA SPAŠAVANJA	3
3. MEĐUNARODNA PRAVNA REGULACIJA INSTITUTA SPAŠAVANJA	6
3.1. Imovinskopravni aspekt	7
3.1.1. <i>Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o pružanju pomoći i spašavanju na moru (1910.)</i>	<i>8</i>
3.1.2. <i>Međunarodna konvencija o spašavanju (1989.)</i>	<i>9</i>
3.2. Upravnopravni aspekt	11
3.2.1. <i>Međunarodna konvencija o zaštiti ljudskog života na moru (1974.), s izmjenama, SOLAS.....</i>	<i>11</i>
3.2.2. <i>Konvencija o traganju i spašavanju, SAR, (1979.)</i>	<i>15</i>
4. PRAVO SPAŠAVANJA: INSTITUT POMORSKOG PRAVA.....	17
4.1. <i>Pojam i temeljna načela.....</i>	<i>17</i>
4.2. <i>Osnovna podjela</i>	<i>19</i>
4.2.1. <i>Spašavanje prema objektu</i>	<i>19</i>
4.2.2. <i>Ugovorno i izvanugovorno spašavanje.....</i>	<i>21</i>
4.3. <i>Ugovor o spašavanju</i>	<i>22</i>
4.4. <i>Nagrada za spašavanje</i>	<i>24</i>
4.4.1. <i>„No Cure – No Pay“</i>	<i>26</i>
4.4.2. <i>Posebna naknada</i>	<i>27</i>
4.4.3. <i>SCOPIC klauzula</i>	<i>27</i>
5. STUDIJA SLUČAJA: ANALIZA PRIMJENE INSTITUTA PRAVA SPAŠAVANJA NA PRIMJERU POTONUĆA PREKOOCEANSKOG PUTNIČKOG BRODA RMS TITANIC.....	29
5.1. <i>Općenito o RMS Titaniku</i>	<i>29</i>
5.2. <i>Potonuće Titanika: uzroci i posljedice</i>	<i>30</i>

5.3. Primjena instituta prava spašavanja na slučaju Titanik	31
5.3.1. <i>Spašavanje osoba</i>	31
5.3.2. <i>Spašavanje imovine</i>	33
5.3.3. <i>Izvanugovorno spašavanje – spontano</i>	36
5.3.4. <i>Nagrada za spašavanje</i>	37
5.4. Istrage o razlozima potonuća	38
5.4.1. <i>Istraga američkog Senatskog Odbora</i>	38
5.4.2. <i>Istraga britanskog Odbora za trgovinu</i>	39
5.4.3. <i>Rasprava: Usporedna analiza istraga</i>	41
5.5. Povijesni, nacionalni i međunarodni značaj.....	43
5.6. Utjecaj pomorske havarije Titanika na međunarodno pomorsko pravo	45
5.6.1. <i>The Radio Act of 1912</i>	45
5.6.2. <i>International Ice Patrol, 1914.</i>	46
5.6.3. <i>The Jones Act, 1920.</i>	47
5.6.4. <i>Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972. (COLREGs)</i>	48
5.6.5. <i>International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974. (SOLAS)</i>	49
5.6.6. <i>Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976. (LLMC)</i>	52
5.6.7. <i>International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978. (STCW)</i>	53
5.6.8. <i>R.M.S Titanic Maritime Memorial Act of 1986</i>	54
5.6.9. <i>R.M.S Titanic – 2017. Act Legislation</i>	54
5.6.10. <i>R.M.S Titanic - Međunarodni ugovor</i>	55
6. ZAKLJUČAK	56
LITERATURA	59

1. UVOD

More je posebno, kako u svom fizičkom obliku, tako i u pravnom smislu. U tom pogledu ondje oduvijek vrijede pravila koja se dosta razlikuju od pravila koja vrijede na kopnu. Jedna od takvih pomorskih pravila odnose se i na specifičan pomorskopравни institut spašavanja na moru. Pod pojmom spašavanja podrazumijevamo svaku potrebnu i korisnu uslugu i pomoć pruženu imovini i osobama koje se nalaze u opasnosti i pogibelji na moru.¹ Svoje porijeklo spašavanje povlači još od najranijih dana ljudske civilizacije. Njegov razvoj bio je potaknut unaprjeđivanjem plovidbe u funkciji robnog prometa koje je postupno pratio svojevrsni razvoj pomorskog prava i njegovih pripadajućih posebnih instituta. Tijekom svoje duge povijesti, pravo spašavanja se najprije razvija u vidu običajnog prava, da bi zatim uslijedile intervencije zakonodavaca koji su navedene običaje kodificirali ili se pak njima poslužili za formuliranje posebnih pravnih normi. Trenutačno postoji niz međunarodnih organizacija i konvencija koji definiraju načela pomorske sigurnosti i brinu o njihovu izvršavanju.

Institut spašavanja najprije se razvio u pogledu spašavanja ljudskih života na moru, te se potom proširio i na spašavanje pomorske imovine (broda i tereta na brodu).² Spašavanje se promatra iz dva aspekta, i to upravnopravnog i imovinskopravnog. Upravnopravni aspekt polazi od neprikosnovene vrijednosti ljudskih života na moru i u tom smislu spašavanje podvodi pod obvezujuću pravnu normu koja inzistira na obvezi spašavanja ljudskih života koju predviđaju kako međunarodni tako i nacionalni propisi.³ No iako je pružanje pomoći osobama koje se nalaze u životnoj opasnosti danas opća obveza u svim civiliziranim zemljama, među pomorcima se to oduvijek smatralo kao pitanje njihovog morala. S druge strane, imovinskopravni aspekt se u bitnom razlikuje od upravnopravnog aspekta po svojoj dobrovoljnosti. Radi se o ugovornoj obvezi spašavanja pomorske imovine te se zbog toga povlači i pitanje nagrade u ovom segmentu pod uvjetom da je akcija spašavanja urodila korisnim ishodom.

Kako bi se što detaljnije približio i pojasnio pojam i aspekti spašavanja potrebno je početi od njegovog detaljnog povijesnog razvoja te potom iznijeti njegovo uređenje u suvremenom pravnom kontekstu. Iz tog razloga ovaj rad najprije započinje izlaganjem prvotnog oblika prava

¹ Petrinović, R., Plančić, B., Hrvatsko pravo spašavanja u uvjetima europskih integracija, vol. 46, br. 161, Split, 2007., str. 124.

² Nikčević, Grdinić J., Pravni osvrt na spašavanje imovine na moru, vol. 54, br. 169, Kotor, 2015., str. 463.

³ *Ibid.*, str. 364.

spašavanja i njegovog daljnjeg unaprjeđivanja. Zatim se navedeni pomorski institut objašnjava kroz aspekte važećih pravnih konvencija kao pravnih vrela prava spašavanja, te se prvi dio rada zaokružuje pojmom, oblicima i ugovorom o spašavanju kojeg prati svojevrsna nagrada.

U drugom praktičnom djelu rada iznose se općenite činjenice o Titaniku te informacije o putovanju, nesreći i postupcima nakon potonuća. Naučene lekcije iz potonuća sastavni su dio perspektivnog djela rada u kojemu su elaborirane dvije istrage. Provođenjem istih pokušalo se utvrditi zašto je gubitak života bio ogroman te sa nesagledivim posljedicama. Upravo zahvaljujući istragama proizašle su i pozitivne stvari iz nastale tragedije u pogledu deset pravila i konvencija vezanih uz sigurnost plovidbe te uređenje preostalih grana pomorstva. Posljednji, završni dio rada odnosi se na zaključak unutar kojeg su navedena zaključna razmatranja, odnosno pouke izvučene iz tragedije potonuća Titanika.

Cilj ovog rada je prikazati na temelju analitičkog djela studije slučaja na koji način je tragedija Titanika promijenila i zadužila budućnost pomorstva kroz poboljšanje sigurnosti i unapređenje ostalih aspekata prava spašavanja i to u vidu spašavanja ljudskih života i imovine na brodu.

2. POVIJESNI RAZVOJ PRAVA SPAŠAVANJA

Spašavanje na moru drevni je koncept, a njegova pojava datira u vrijeme prije tri tisuće godina te se ujedno smatra jednim od najstarijih područja pomorskog prava.⁴ Za njegov povijesni razvoj najviše su zaslužni otočani Rodosa, iako se korijen instituta može pronaći i u rimskom pravu. Stanovnicima grčkog otoka Rodosa pripisuje se stvaranje, usvajanje i diktiranje sustava pomorskog prava.⁵ Otprilike tisuću godina prije nove ere, Rodošani su bili slavljani zbog pomorske discipline i moći. Zakoni doneseni na Rodosu odnosili su se na pojam plovidbe, a bili su usvojeni u Ateni i na svim otocima Egejskog mora te diljem obala Sredozemlja pri čemu su bili smatrani dijelom zakona nacija. Jedan od takvih pomorskih zakona bio je i *Rodoški zakonik* koji je prvi omogućio spašavatelju da traži nagradu za spašavanje na osnovi postotka pronađenog tereta ili broda i opasnosti uključenoj u operaciju.⁶ Iz zakona proizlazi slijedeće načelo: „*Ako se brod prevrne ili izgubi na moru, tko god spasi nešto s njega, dobiti će peti dio kao kompenzaciju za spas. Ako se zlato ili srebro prikupe s dna mora na osam hvati dubine, spašavatelj će dobiti jednu trećinu. Ako se radi o petnaest hvati, dobiti će jednu polovicu. U slučaju da je imovina izbačena na obalu i pronađena unutar udaljenosti od jednog lakta, spašavatelj dobiva jednu desetinu spašene robe.*“⁷ Spomenuta nagrada bi se dobivala samo ukoliko je akcija spašavanja bila uspješna.

S druge strane, promatrajući sferu prava spašavanja u kontekstu rimskog prava, koje se oslanjalo i na zakonike otoka Rodosa, ono se većinski razvijalo kao običajno pravo i po karakteristikama nalikovalo općepravnom poretku.⁸ Zaštita života i imovine predstavljala su opća načela prirodne jednakosti, a ujedno su smatrana i povodom tužbe unutar rimskog prava. Također, rimsko pravo je poznavalo pravo na nagradu za spašavanje pomorskog dobra. Kao takvo, pravo se baziralo na ideji da bi spašeni brod trebao nagraditi dobročinitelja, a sam čin spašavanja se smatrao da povlači svoje osnove iz rimskopravnog instituta *negotiorum gestio*

⁴ Malashkina, N., Law Reform in the International Regime of Salvage: The Insurance Perspective, FACULTY OF LAW Lund University, 2010., str. 10.

⁵ Ole Varmer O., Blanco, C.M., The Case for Using the Law of Salvage to Preserve Underwater Cultural Heritage: The Integrated Marriage of the Law of Salvage and Historic Preservation, Journal of Maritime Law & Commerce, Vol. 49, No. 3, July, 2018, str. 403.

⁶ Wilder, M. A., Application of Salvage Law and the Law of Finds to Sunken Shipwreck Discoveries, Defense Counsel Journal, 2000., str. 92.

⁷ Hare, J. Shipping Law and Admiralty Jurisdiction in South Africa, second edition, 2009., Chapter 7, Salvage, str. 278. §7-1

⁸ Liu, H. Environmental protection services and salvage law: emerging issues in perspective, WMU reasearch report series, No. 14, October 2020, str. 45.

odnosno obavljanje tuđeg posla bez naloga.⁹ Međutim, naknada za uspješno spašavanje svoju primjenu našla je osim u zakoniku otoka Rodosa te rimskom pravu i u srednjovjekovnim zakonicima. Na području Mediterana naknada je bila uvrštena u *Consolat de Mar*.¹⁰ Navedenu zbirku običajnog pomorskog prava koristili su konzuli u srednjem vijeku i ranom novom vijeku. U Francuskoj su odredbe o spašavanju uvedene u *Ordonnance de la Marine Marchande*¹¹ i primjenjivale se dugi niz godina. Srednjovjekovno pomorsko pravo prihvaćalo je rimsko načelo poštivanja i zadržavanja prava vlasništva nad potonulim i izgubljenim stvarima u slučaju brodoloma.¹²

Iz navedenog, jasno je kako je režim spašavanja pretežno usredotočen na spašavanje pomorskog dobra. Štoviše, *Rodoški zakonik* ne sadrži nijednu odredbu kojom bi mornarima na brodu nametao obvezu spašavanja života prilikom havarije.¹³ No, činjenica je da nije samo imovina ta koja je ugrožena u morskom okolišu, već je i čovjek izložen potencijalnim opasnostima ostvarivim na moru. Stoga, dužnost pružanja pomoći osobama u takvim situacijama od davnina je utvrđena i prihvaćena moralna obveza. Unatoč općeprihvaćenom načelu, pravo spašavanja nije jednako uređeno u svim jurisdikcijama te se s vremenom sve više javljala potreba za unifikacijom. Nadasve, plovidbena djelatnost obavlja se na području većeg broja država pa je nužno uspostavljanje jedinstvenog propisa koji bi bio univerzalan u svim zemljama. Tome je pridonio i porast broja havarija početkom prošlog stoljeća i potreba donošenja prve međunarodne konvencije sa svrhom uređivanja obveze pružanja pomoći na moru. Neke od najranijih međunarodnih rasprava o dužnosti pružanja pomoći odvijale su se u kontekstu nastojanja *Comité Maritime International (CMI)*¹⁴ da uskladi pomorske zakone iz toga doba.

⁹ Bolanča, D., Pezelj, V., Amžić Jelovčić, P. Salvage at sea-from Roman law to modern time, ius romanum 2:238-250, Split, 2018., str. 241.

¹⁰ Pomorski konzulat, (*lat. Consolat de Mar*) – zbirka običajnog pomorskog prava Sredozemlja, sačinjena u 13. i 14. stoljeću, sadržavajući pravila o nagradi za spašavanje i predviđanju načina kako se ta nagrada određuje.

¹¹ Ordonansa trgovačke mornarice, (*franc. Ordonnance de la Marine Marchande*) – donesena od strane francuskog kralja Luja XIV. 1681. godine i predstavlja prvu suvremenu kodifikaciju pomorskog prava. Poslužila je kao inspiracija kasnijim zakonicima, primjerice francuskom trgovinskom zakoniku *Code de commerce* iz 1807. godine. Istodobno, vrijedila je i u hrvatskim krajevima: Dalmaciji i Primorju kao običajno pravo za pitanja koja nisu bila drugačije regulirana.

¹² *Ibid.*, str. 242.

¹³ Rodoški zakon mora – tekst, Bizantska era, oko 800 AD., dostupno na: http://www.stexboat.com/books/maritime_law/Rhodian_Law_Sea.htm, (pristupljeno 28.06.2023.)

¹⁴ *Comité Maritime International (CMI)* nevladina neprofitna međunarodna organizacija osnovana u Antwerpenu 1897. godine kao Association Internationale sans but lucratif (AISBL) I Internationale Vereniging zonder Winstoogmerk (IVZW) prema belgijskom Zakonu od 27. lipnja 1921. s kasnijim izmjenama i dopunama. Kraljevskim dekretom od 9. studenog 2003. dobio je pravnu osobnost. Cilj organizacije je pridonijeti svim prikladnim sredstvima i aktivnostima ujednačavanju pomorskog prava u svim njegovim aspektima. U tu svrhu promče se osnivanje nacionalnih udruga za pomorsko pravo i surađuje s drugim međunarodnim organizacijama.

U tu svrhu održano je nekoliko konferencija s ciljem da se postigne jedinstvenost zakona u području prava spašavanja. Najznačajnija održana konferencija bila je u Bruxellesu koja je započela s radom 1905. godine. Pet godina kasnije konferencija je dovela do najvažnijeg postignuća koje je postignuto izglasavanjem *Međunarodne konvencije za izjednačavanje nekih pravila o pružanju pomoći i spašavanju na moru*.¹⁵

¹⁵ Attard, F.G., The duty of the shipmaster to render assistance at sea under international law. Netherlands: Brill Nijhoff, 2020., str. 19.

3. MEĐUNARODNA PRAVNA REGULACIJA INSTITUTA SPAŠAVANJA

Skup pravila koje države prihvaćaju kao obvezna u međunarodnim odnosima, uključujući odnose s međunarodnim organizacijama definira se kao međunarodno pravo. Međunarodno pravo proizlazi iz sporazuma ili je uključeno u sporazume između suverenih država. U konvencijama ili međunarodnim sporazumima, međunarodno pravo sadrži niz općeprihvaćenih vrijednosti, načela i standarda koji se nužno ne moraju napomenuti u određenom sporazumu. Međunarodni sporazumi mogu biti:

- *dvostrani* - između dviju suverenih država
- *višestrani* - između više od dvije ili nekoliko država

Kao takvi, međunarodni sporazumi često se pripremaju te se o njima pregovara unutar neke međunarodne organizacije. Sudska praksa međunarodnih sudova bitan je izvor međunarodnog prava.¹⁶

Dužnost spašavanja

Aktivnosti traganja i spašavanja predmet su dugotrajnih zakonskih obveza i okvira koji često postaju zbrkani i zapetljani u intenzivnim političkim raspravama oko tog pitanja. U skladu s međunarodnim pravom postoji dužnost broda da pokuša spasiti osobe u opasnosti na moru. Ova se dužnost temelji na dugotrajnoj i snažno osjećanoj moralnoj obvezi među pomorcima. To je navedeno, primjerice, u *Međunarodnoj konvenciji o zaštiti ljudskog života na moru (SOLAS)*, Pravilo V-33. Sve države moraju se pridržavati ovog pravila. Jedna od implikacija ovog pravila je da država ne može zakonski zabraniti svojim plovilima spašavanje osoba na moru: države moraju prihvatiti da njihova plovila sudjeluju u operacijama spašavanja. U *Međunarodnoj konvenciji o traganju i spašavanju na moru (SAR)*, obalne države preuzimaju ulogu koordinacije *SAR-a* u odnosu na osobe u određenim područjima (članak 2.3). Ne postoje odredbe u *SAR konvenciji* da određena država zadužena za određeno područje može uputiti strane brodove za sudjelovanje u pružanju pomoći.

Pomorska pravila spašavanja vrijede i za spašavatelje u pripravnosti, a ne samo za akcije spašavanja koje pokreću npr. teretnjaci koji slučajno prolaze. Postoji duga tradicija takvih

¹⁶ E - european justice: Međunarodno pravo, dostupno na: https://e-justice.europa.eu/10/HR/international_law (pristupljeno: 07.08.2023.)

specijaliziranih spašavanja, a to se jasno odražava u međunarodnom pravu o naknadama za spašavanje. Ova pravila propisuju da bi profesionalni spašavatelji trebali dobiti dodatnu naknadu kao nadoknadu za spremnost. Ukratko, postoji dužnost i pravo pružanja pomoći osobama u opasnosti na moru.

Spašavatelji na brodu

Spašavatelji preuzimaju primarnu odgovornost za zbrinjavanje spašenih, ali postoje ograničenja onoga što mogu učiniti. Ako je potrebno, nadležna tijela moraju intervenirati. Na moru, nacionalne države imaju dužnost aktivno osiguravati zaštitu temeljnih ljudskih prava. Relevantno tijelo u tome pogledu je prvenstveno država s jurisdikcijom, koja ima mogućnost poduzimanja pravnih, ali i praktičnih radnji. Obalne države posjeduju ovlasti u skladu s pravilima pomorskog prava nad plovilima u njihovim unutarnjim vodama (vrlo blizu obale) te uz iznimke u njihovim teritorijalnim vodama (obično unutar 12 nautičkih milja od obale). Stoga te države mogu i moraju poduzeti mjere i imati određenu odgovornost za osiguranje ljudskih prava na brodu. Pronalazak luke koja je voljna primiti spašene ponekad je teško. Ukoliko se takva luka ne pronade, odgovornost za spašavatelje ostaje na spasilačkim brodovima i državama koje imaju jurisdikciju nad njima. Međunarodno pravo nalaže da se spašavatelji iskrcaju samo u sigurnoj luci.¹⁷

3.1. Imovinskopravni aspekt

Karakterističnost imovinskopravnog aspekta spašavanja ogleda se kroz fakultativnost. Pod pojmom fakultativnost podrazumijeva se dobrovoljnost akcije spašavanja u smislu postojanja ugovorne obveze spašavanja pomorske imovine. Općeprihvaćeno pravilo davanja naknade u spašavanju pomorske imovine je pravilo pod uvjetom da je akcija spašavanja ostvarila koristan učinak. U slučaju da u akciji spašavanja sudjeluje više spašavatelja sasvim je razumljivo da svakome pripada pravičan dio nagrade za spašavanje.¹⁸

¹⁷ Røsæg E.: The duty to rescue refugees and migrants at sea, Universitz of Oslo, 2020.

¹⁸ Nikčević Grdinić, *op. cit.* bilj (2), str. 463–479.

Osnovni pravni instrumenti koji reguliraju imovinskopravne odnose prilikom spašavanja su:

- *Međunarodna konvencija o izjednačenju nekih pravila o pružanju pomoći i spašavanju na moru* iz 1910. godine kao prvi međunarodni dokument koji je tretirao imovinskopravni aspekt spašavanja
- *Međunarodna konvencija o spašavanju* iz 1989. godine koja je stupila na snagu 14. srpnja 1996. godine

3.1.1. Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o pružanju pomoći i spašavanju na moru (1910.)

Stvorena s dugotrajnim pregovorima i naporima na početku unifikacijskog procesa u oblasti pomorskog imovinskog prava, *Međunarodna konvencija za izjednačavanje nekih pravila o pružanju pomoći i spašavanju na moru* potpisana je 23. rujna 1910. u Bruxellesu.¹⁹ Cilj donošenja navedenog dokumenta bio je prvenstveno potreba za izjednačavanjem prava spašavanja budući da je bilo potrebno ukloniti razlike koje su do tada postojale u spašavanju među pojedinim pravnim sustavima. Zahvaljujući velikom broju država koje su ratificirale konvenciju odmah pri potpisivanju, postignut je postavljeni cilj i ostvaren visoki stupanj u izjednačenosti prava spašavanja.²⁰

Iako *Konvencija* broji samo 19 članaka i sastavljena je prilično jednostavno, njome su uređena pojedina osnovna načela pomorskog spašavanja. Među ostalim, u *Konvenciji* se razmatraju ključni elementi za spašavanje: pomoć, predmet spašavanja, opasnost, uspjeh i nagrada. U kontekstu uspjeha, *Konvencija* utvrđuje osnovno načelo spašavanja „*bez uspjeha – nema nagrade*“ koje je neophodno za operaciju spašavanja.²¹

Premda je postigla značajan uspjeh, s vremenom se pokazalo kako određena bitna pitanja *Konvencijom* nisu regulirana ili su neadekvatno regulirana. Nezgoda broda Amoco Cadiz 1978. godine konačno je potvrdila da suvremeni transport ulja tankerima velike nosivosti valja stimulirati spašavatelja i na poduzimanje mjera za sprječavanje nastanka i smanjenja šteta na

¹⁹ Stanković, P., *Nova Međunarodna konvencija o spašavanju na moru*, vol. 31, br. 122/124., Rijeka, 1989., str. 291.

²⁰ “The Conventions of Maritime Law.” *The American Journal of International Law*, vol. 6, no. 2, 1912, pp. 488–91. JSTOR, str. 488., dostupno na: <https://www.jstor.org/stable/2187469?seq=1> (pristupljeno 28.06.2023.)

²¹ Saez, Alvarez, P., *From maritime salvage to IMO 2020 strategy: Two actions to protect the environment*, Private Law Department, Av. De la Universidad, s/n, 11405 Jerez de la Frontera, University of Cadiz, Spain, September 2021, Volume 170, str. 3.

okolišu, a ne samo na spašavanje broda i tereta kao što to predviđa *Konvencija*. Da postojeće odredbe u *Konvenciji* iz 1910. nisu dostatne za pravilno uređenje instituta pokazala je i tankerska nezgoda broda Torrey Canyon. Tanker se nasukao na grebenu Seven Stones na prostoru Ujedinjenog Kraljevstva i doveo do izlivanja u more cijelog tereta koji se sastojao od 26 milijuna galona nafte.²² Za uklanjanje izlivena nafte primjenjivale su se razne metode da bi se na kraju odlučili za uništenje tankera zračnim bombardiranjem. Posljedice za morski okoliš proizašle iz nesreće nisu se mogle u potpunosti spriječiti. Stoga je bilo alarmantno pravno regulirati navedeno pitanje za ubuduće zbog čega je pokrenut proces stvaranja novog dokumenta međunarodnog prava spašavanja. Rad na sasvim novoj *Konvenciji* ponovno je povjeren odboru koji je prezentirao nacrt iste u Montrealu.²³

3.1.2. Međunarodna konvencija o spašavanju (1989.)

Osnova *Konvenciji* najprije je postavljena „*Montrealskim kompromisom*“ kojeg je činio paket pažljivo odabranih mjera pomoću kojih su vlasnici brodova i tereta povećavali svoju odgovornost s ciljem sprečavanja onečišćenja.²⁴ Zatim su slijedili pregovori koji su naposljetku doveli do dokumenta koji je s mnogim izmjenama uredio pitanje spašavanja na moru. Na diplomatskoj konferenciji održanoj u travnju 1989. godine u Londonu usvojena je nova *Međunarodna konvencija o spašavanju*. Stupila je na snagu 14. srpnja 1996. i unijela novine u odnosu na prethodnu *Konvenciju* iz 1910. godine. Novom *Konvencijom* uvodi se primjena i na spašavanje na unutrašnjim plovnim putovima, rijekama, kanalima i jezerima.²⁵ Izričito se navode objekti izuzeti od njene primjene pa se tako ne odnosi na učvršćene ili plutajuće platforme ili pokretne pučinske uređaje i opremu za bušenje jer se smatra da su same posade najbolje uvježbane i specijalizirane za njihovo korištenje. Usprkos tome egzistira i opasnost da čak i profesionalni spašavatelji povodom akcije spašavanja, u pomanjkanju neophodnih iskustava i znanja s takvim napravama i postrojenjima uzrokuju više štete nego koristi. Istovremeno se priznaje pomorski privilegij poznatiji kao zakonsko založno pravo spašavatelja

²² Bralić, T., Slišković, M.: Najveće tankerske nezgode, naše more : znanstveni časopis za more i pomorstvo, Vol. 53 No. 3-4, Split, 2006., str. 104.

²³ Kerr, Michael. "The International Convention on Salvage 1989: How It Came to Be." *The International and Comparative Law Quarterly*, vol. 39, no. 3, 1990, pp. 530–56. JSTOR, str. 530-535., dostupno na: <http://www.jstor.org/stable/760115>. (pristupljeno 28.06.2023.)

²⁴ Adascalitei, O., 2018. "The 1989 Salvage Convention and the protection of the environment – should the actual compromise continue?," *Juridical Tribune (Tribuna Juridica)*, Bucharest Academy of Economic Studies, Law Department, vol. 8(Special), October, 2018., str. 64.

²⁵ International Convention on Salvage, 1989., Treaty series No. 93 (1996), članak 1.

na moru. Time spašavatelji dobivaju pravo na tražbine koje su zbog svoje važnosti posebno izdvojene i imaju pravo prvenstva prilikom namirenja pred svim drugim tražbinama.²⁶

Iako je *Konvencija* iz 1910. godine uključivala načelo „*bez uspjeha – nema nagrade*“ prema kojoj je spašavatelj nagrađen samo ukoliko je akcija poduzeta u svrhu spasa bila uspješna, navedeno pravilo nije uzimalo u obzir potencijalno zagađenje okoliša. Točnije, spašavatelj koji je spriječio veliko onečišćenje, ali nije uspio spasiti brod ili teret nije dobio ništa. Ovim pravilom često se odvrćalo spašavatelje od akcije spašavanja broda ako prijeti rizik neuspjeha što je znalo rezultirati ogromnim štetama za okoliš. Do tada nijedna međunarodna konvencija o spašavanju na moru nije uključivala razmatran problem onečišćenja okoliša. Kako bi se ispravio ovaj nedostatak, *Konvencijom* se uvode odredbe o poboljšanoj nagradi za spašavanje vodeći računa o vještinama i naporima spašavatelja u sprečavanju ili minimiziranju šteta za morski okoliš.²⁷ Stoga se uvodi „*posebna naknada*“ u slučaju da spašavanje nije rezultiralo povoljnim ishodom. Spašavatelj posjeduje pravo posebne naknade pod uvjetima proizašlim iz čl. 14. *Konvencije o spašavanju* iz 1989. godine koja je istovremeno utvrđena u visini troškova kojima je spašavatelj bio izložen u tijeku operacije spašavanja. Navedeni članak nadalje propisuje da troškovi spašavatelja znače njegove razborite i opravdane gotovinske izdatke te pravičan dio za upotrebu njegove opreme i ljudstva. Valja naglasiti kako pravičan dio znači pravičan dio troškova, a ne pravičan dio naknade i ne sadrži dobit.²⁸

Tijekom procjene posebne naknade u obzir se pripisuju troškovi koje je spašavatelj u cijelosti ostvario tijekom akcije spašavanja, a ne isključivo u vrijeme kada je bila prisutna prijetnja za morski okoliš. Stoga, primarni uvjeti za ostvarivanje prava na posebnu naknadu čine kriteriji:²⁹

- da spašavani brod ili teret koji prevozi ukazuje na prijetnju za okoliš,
- da spašavatelj nije uspio u cijelosti ili dijelom zaraditi nagradu za spašavanje imovine,
- da je spašavatelj stvarno spriječio ili umanjio štetu za okoliš.

Posebna naknada se može dodatno povisiti i to u iznosu do 100% od troškova koje je spašavatelj imao, ukoliko je spašavatelj svojim operacijama doista umanjio ili spriječio ekološku štetu. Međutim, sud posjeduje ovlasti lišenja dijela ili cijele posebne naknade

²⁶ *Ibid.*, članak 3.

²⁷ Stanković, *op. cit.* bilj. (19), str. 294.

²⁸ International Convention on Salvage, *op.cit.* bilj. (25), članak 20.

²⁹ International Maritime Organization (IMO), International Convention on Salvage, dostupno na: <https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-on-Salvage.aspx> (pristupljeno: 10.08.2023.)

spašavatelja, ako spašavatelj nemarnošću propusti umanjiti ili spriječiti štetu na morski okoliš.³⁰

3.2. Upravnopravni aspekt

Upravnopravni aspekt ogleda se u neupitnoj vrijednosti spašavanja ljudskih života na moru. U tome smislu spašavanje podvodi pod obvezatnu pravnu normu koja ustraje na obvezi spašavanja ljudi. Sukladno navedenome, nacionalni i međunarodni propisi određuju određene obveze u tom kontekstu. Unatoč postojanju određene pravne regulative u ovome dijelu upravnopravnog aspekta, spašavanje ljudskih života oduvijek je promatrano kao pitanje časti i etike pomoraca, a ne kao pravni institut ili pravna obveza.³¹

3.2.1. Međunarodna konvencija o zaštiti ljudskog života na moru (1974.), s izmjenama, SOLAS

Na polju sigurnosti plovidbe, najvažnija i najkompletnija *Međunarodna konvencija je Konvencija o zaštiti ljudskih života na moru (International Convention for the Safety of Life at the Sea)* poznata i kao *SOLAS konvencija*.³² Iako donesena 1929. godine, *SOLAS konvencija* bila je od početka otvorena za daljnji razvoj i uvođenje novih odredaba prateći usporedno novonastale okolnosti u svijetu. Shodno tome nove varijante dokumenta nastaju već 1948. koju nasljeđuje verzija iz 1960. predstavljajući prvi veliki zadatak *IMO-a* od osnutka Organizacije i značajan korak u modernizaciji propisa na polju pomorskog prava.³³ Ujedno, *Međunarodna pomorska organizacija* pridaje joj važnost najznačajnijeg međunarodnog ugovora koji se odnosi na institut spašavanja, a u prilog tome govori i broj zemalja pristupnica. Drugim riječima, ogroman doprinos pomorskom pravu *SOLAS* zahvaljuje upravo visokom postotku ratifikacija koji danas broji 167 država.³⁴

³⁰ Ćorić D., Posebna naknada prema Konvenciji o spašavanju iz 1989., vol. 38, br. 149-152, Zagreb, 1996., str. 164.

³¹ Nikčević Grdinić, *op. cit.* bilj (2), str. 463–479.

³² Grabovac, I. Doprinos nekih međunarodnih konvencija sigurnosti plovidbe, *Pomorski zbornik*, Split, Vol. 40 (2002), str. 430

³³ *Ibid.*, str. 431.

³⁴ International Maritime Organization (IMO), Status of Conventions, dostupno na: <https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/StatusOfConventions.aspx> (pristupljeno 28.06.2023.)

Glavni cilj *SOLAS konvencije* je odrediti minimalne standarde za konstrukciju, opremu i rad brodova, kompatibilne s njihovom sigurnošću. Države su odgovorne osigurati da brodovi pod njihovom zastavom ispunjavaju njezine zahtjeve, a *Konvencija* propisuje niz potvrda kao dokaz da je to učinjeno. Postupak poznat kao lučka kontrola putem odredba o kontroli dopuštaju vladama ugovornicama da pregledaju brodove drugih država ugovornica ako postoje jasni razlozi za vjerovanje da brod i njegova oprema nisu u značajnoj mjeri u skladu sa zahtjevima *Konvencije*. Sadašnja *Konvencija SOLAS* uključuje članke koji određuju opće obveze, postupak izmjena i dopuna, nakon čega slijedi Aneks podijeljen u 14 poglavlja.

Poglavlje I. - Opće odredbe

Uključuje propise koji se odnose na pregled raznih vrsta brodova i izdavanje dokumenata koji potvrđuju da brod ispunjava zahtjeve *Konvencije*. Poglavlje uključuje odredbe o nadzoru brodova u lukama drugih ugovornih vlada.

Poglavlje II-1 - Izgradnja - Parcelacija i stabilnost, strojevi i električne instalacije

Podjela putničkih brodova na vodonepropusne odjeljke mora biti takva da nakon pretpostavljenog oštećenja trupa broda plovilo ostane na površini i stabilno. Također, *Konvencijom* se utvrđuju zahtjevi za cjelovitost vodonepropusnosti i uređaje za ispumpavanje kaljuže za putničke brodove kao i zahtjevi za stabilnost i za putničke i za teretne brodove. Stupanj pregrađivanja mjeren najvećom dopuštenom udaljenošću između dvije susjedne pregrade varira ovisno o duljini broda. Zahtjevi koji se odnose na strojeve i električne instalacije osmišljeni su kako bi se osiguralo održavanje usluga koje su bitne za sigurnost broda, putnika i posade u različitim hitnim uvjetima.

Poglavlje II-2 - Zaštita od požara, otkrivanje požara i gašenje požara

Uključuje detaljne odredbe o zaštiti od požara za sve brodove i posebne mjere za putničke i teretne brodove kao i tankere. Poglavlje uključuje sljedeća načela: podjela broda na glavne i vertikalne zone toplinskim i strukturnim granicama, odvajanje smještajnih prostora od ostatka broda toplinskim i strukturnim granicama, ograničena uporaba zapaljivih materijala, otkrivanje požara u zoni nastanka, obuzdavanje i gašenje svakog požara u prostoru nastanka, zaštita izlaza ili pristupa u svrhu gašenja požara; olakšana dostupnost uređaja za gašenje požara.

Poglavlje III. - Oprema za spašavanje

Poglavlje uključuje zahtjeve za opremu i uređaje za spašavanje, uključujući zahtjeve za čamce za spašavanje i prsluke za spašavanje prema vrsti broda. *Međunarodni kodeks o sredstvima za spašavanje* izdaje posebne tehničke zahtjeve te navodi da svi uređaji i oprema za spašavanje moraju biti u skladu s primjenjivim zahtjevima unutar kodeksa.

Poglavlje IV. - Radiokomunikacije

Poglavlje uključuje *Globalni pomorski sustav za pomoć i sigurnost*. Svi putnički brodovi i svi teretni brodovi od 300 bruto tonaže i više na međunarodnim putovanjima moraju nositi opremu dizajniranu za povećanje mogućnosti spašavanja nakon nesreće, uključujući satelitske radijske signale za položaj u nuždi (*EPIRB*) i transpondere za traženje i spašavanje (*SART*), za lokaciju broda ili čamca za spašavanje. Propisi u Poglavlju IV. pokrivaju obveze ugovornih vlada za pružanje radiokomunikacijskih usluga kao i zahtjeve brodova za prijevoz radiokomunikacijske opreme.

Poglavlje V. - Sigurnost plovidbe

Poglavlje utvrđuje određene usluge sigurnosti plovidbe koje bi trebale pružati ugovorne vlade i odredbe operativne prirode koje se općenito primjenjuju na sve brodove na svim putovanjima. To je u suprotnosti s *Konvencijom* u cjelini, koja se primjenjuje samo na određene klase brodova koji obavljaju međunarodna putovanja. Pokriveni predmeti uključuju održavanje meteoroloških usluga za brodove, patrolne službe na ledu, usmjeravanje brodova te održavanje službi traganja i spašavanja. Ovo poglavlje uključuje opću obvezu zapovjednika da pruže pomoć onima u nevolji i za ugovorne vlade da osiguraju da svi brodovi imaju dovoljno članova i učinkovitu posadu sa sigurnosnog gledišta.

Poglavlje VI. - Prijevoz tereta

Ovo poglavlje pokriva sve vrste tereta (osim tekućina i plinova u rasutom stanju) "*koji, zbog svoje posebne opasnosti za brodove ili osobe na brodu, mogu zahtijevati posebne mjere opreza*".

Poglavlje VII. - Prijevoz opasnih tvari

Propisi su sadržani u četiri dijela:

1. Dio A - Prijevoz opasne robe u pakiranom obliku - uključuje odredbe za razvrstavanje, pakiranje, označavanje, etiketiranje i natpise, dokumentaciju i skladištenje opasne robe.

Ugovorne vlade dužne su izdati upute na nacionalnoj razini, a Poglavlje obvezuje *Međunarodni kodeks o opasnim robama na moru (IMDG)*, koji je izradio *IMO*, a koji se stalno ažurira kako bi se prilagodile novim opasnim robama i dopunile ili revidirale postojeće odredbe.

2. Dio B pokriva konstrukciju i opremu brodova koji prevoze opasne tekuće kemikalije u rasutom stanju i zahtijeva da tankeri za kemikalije budu u skladu s *Međunarodnim kodeksom o kemikalijama u rasutom stanju (IBC Code)*.
3. Dio C pokriva konstrukciju i opremu brodova koji prevoze ukapljene plinove u rasutom stanju i brodova za prijevoz plina u skladu sa zahtjevima *Međunarodnog kodeksa za prijevoz plina (IGC Code)*.
4. Dio D uključuje posebne zahtjeve za prijevoz zapakiranog ozračenog nuklearnog goriva, plutonija i visokoradioaktivnog otpada na brodovima te zahtijeva da brodovi koji prevoze takve proizvode budu u skladu s *Međunarodnim kodeksom za siguran prijevoz zapakiranog ozračenog nuklearnog goriva, plutonija i visoko-radioaktivnog otpada*.

Poglavlje VIII. - Nuklearni brodovi

Daje osnovne zahtjeve za brodove na nuklearni pogon i posebno se bavi opasnostima od zračenja. Odnosi se na detaljan i sveobuhvatan *Kodeks sigurnosti za nuklearne trgovačke brodove* koji je usvojila *Skupština IMO-a* 1981. godine.

Poglavlje IX. - Upravljanje za siguran rad na brodovima

Poglavlje je sastavni dio *Međunarodnog kodeksa upravljanja sigurnošću (ISM)*, koji zahtijeva da brodovlasnik ili osoba koja je preuzela odgovornost za upravljanje brodom uspostavi sustav sigurnog upravljanja.

Poglavlje X. - Sigurnosne mjere za brza plovila

Ovo poglavlje nadovezuje se na *Međunarodni kodeks o sigurnosti za brza plovila (HSC Kodeks)*.

Poglavlje XI-1 - Posebne mjere za poboljšanje pomorske sigurnosti

Poglavlje pojašnjava zahtjeve koji se odnose na ovlaštenje priznatih organizacija (odgovornih za provođenje nadzora i inspekcija), shema identifikacijskog broja broda i nadzor države luke o operativnim zahtjevima.

Poglavlje XI-2 - Posebne mjere za poboljšanje pomorske sigurnosti

Uredba XI-2/3 poglavlja sadrži *Međunarodni kodeks o sigurnosti brodova i luka (ISPS kodeks)*. Dio A Kodeksa je obavezan, a dio B sadrži smjernice o tome kako najbolje ispuniti obvezujuće zahtjeve. Pravilo XI-2/8 potvrđuje ulogu zapovjednika u vršenju njegove profesionalne prosudbe o odlukama potrebnim za održavanje sigurnosti broda. Pravilo XI-2/5 zahtijeva da svi brodovi budu opremljeni sustavom sigurnosnog uzbunjivanja. Uredba XI-2/6 pokriva zahtjeve za lučke objekte, predviđajući ugovornim vladama da osiguraju provedbu sigurnosnih procjena lučkih objekata i da se sigurnosni planovi lučkih objekata razvijaju, provode i pregledavaju u skladu s *Kodeksom ISPS*.

Poglavlje XII. - Dodatne sigurnosne mjere za brodove za rasuti teret

Poglavlje uključuje strukturne zahtjeve za brodove za rasuti teret duljine veće od 150 metara.

Poglavlje XIII. - Provjera usklađenosti

Od 1. siječnja 2016. *IMO-ov* sustav revizije država članica postaje obveznim.

Poglavlje XIV. - Sigurnosne mjere za brodove koji plove u polarnim vodama

Ovim poglavljem od 1. siječnja 2017. Uvod i dio I-A *Međunarodnog kodeksa za brodove koji plove u polarnim vodama (Polarni kodeks)* postaju obvezni.³⁵

3.2.2. Konvencija o traganju i spašavanju, SAR, (1979.)

Konvencija o traganju i spašavanju iz 1979. godine, usvojena je na *Konferenciji* u Hamburgu. Cilj uspostave *Konvencije* bio je razviti međunarodni plan u kojemu se napominje kako bez obzira gdje se dogodi nesreća, spašavanje osoba u nevolji na moru se mora koordinirati prema odredbama dokumenta. Iako je postojala obveza brodova za pružanje pomoći plovilima u nevolji koja je bila sadržana i u međunarodnim ugovorima, primjerice u *Međunarodnoj konvenciji o zaštiti ljudskog života na moru (SOLAS)*, do izglasavanja *SAR konvencije*, nije bilo jedinstvenog međunarodnog sustava koji pokriva operacije traganja i spašavanja. U nekim

³⁵ International Maritime Organization: International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974, dostupno na: [https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\),-1974.aspx](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS),-1974.aspx) (pristupljeno: 16.08.2023.)

područjima postojala je dobro ustrojena organizacija koja je mogla brzo i učinkovito pružiti pomoć, dok u drugim područjima to i nije bio slučaj.

Tehnički zahtjevi *SAR konvencije* sadržani su u aneksu koji je podijeljen u pet poglavlja. Stranke *Konvencije* dužne su osigurati da se sklope aranžmani za pružanje odgovarajućih *SAR* usluga u obalnim vodama. Ugovorne stranke se potiču na sklapanje *SAR sporazuma* sa susjednim državama koji uključuju uspostavu *SAR* regija, uspostavu zajedničkih procedura i obuku. *Konvencija* navodi da stranke trebaju poduzeti mjere za ubrzavanje ulaska spasilačkih jedinica iz drugih teritorijalnih voda u svoje teritorijalne vode. Nadalje, *Konvencija* utvrđuje pripremne mjere koje je potrebno poduzeti uključujući: uspostavu središta i podcentra za koordinaciju spašavanja, ali i opisuje operativne postupke koje treba slijediti u slučaju opasnosti ili upozorenja te tijekom *SAR* operacija. To uključuje imenovanje zapovjednika na licu mjesta i njegove dužnosti.³⁶

³⁶ European Commission: Search and rescue (SAR) as an obligation under international law, dostupno na: https://home-affairs.ec.europa.eu/policies/migration-and-asylum/migration-management/search-and-rescue_en (pristupljeno: 07.08.2023.)

4. PRAVO SPAŠAVANJA: INSTITUT POMORSKOG PRAVA

Spašavanje predstavlja specifičan institut pomorskog prava koji pokriva načela pomoći na moru i u luci. Iako su moderna načela zakona o spašavanju na moru uspostavljena početkom 19. stoljeća, sama praksa spašavanja na moru postojala je davno prije tog doba. S vremenom, pomorsko spašavanje zbog svoje kompleksnosti počinje činiti vrlo osebujan skup načela koji se sasvim razlikuju od ostalih. Jedno od takvih načela je i institut "*bez uspjeha - nema nagrade*" koje se kao mjerilo koristilo pri određivanju naknade za spašavanje, uzimajući u obzir iznimke poput razmatranja daljnjeg ponovnog pokrivanja nekih troškova koji su razumno nastali u slučajevima doprinosa zaštiti morskog okoliša čak i u slučaju izostanka uspjeha spašavanja cjelokupnog dobra. Važno za pravo je svakako ugovorno spašavanje kao podvrsta tog instituta u praksi. U tom pogledu, najčešće korišteni obrazac ugovora o spašavanju na globalnoj razini jest *Lloyd's Open Form (LOF)*. Njime se osigurava režim za određivanje iznosa naknade koja se dodjeljuje spašavateljima za njihove usluge u spašavanju imovine na moru i minimiziranju ili sprječavanju štete za okoliš. Premda danas spašavanje uglavnom ovisi o *Međunarodnoj konvenciji o spašavanju iz 1989.*, njezino tumačenje ovisi i o nacionalnim sudovima te je potrebno razumijevanje tumačenja načela koja čine spašavanje pod različitim jurisdikcijama pri čemu vodeću ulogu igraju posebno engleska i američka jurisdikcija.³⁷

4.1. Pojam i temeljna načela

Pravna priroda instituta spašavanja značajno se promijenila tijekom posljednjeg desetljeća. Temeljna promjena odnosi se na preusmjeravanje važnosti od spašavanja imovine na zaštitu okoliša i lokalnog gospodarstva obalnih država koje bi moglo polučiti onečišćenje s brodova. U klasičnom smislu spašavanje promatramo samo kao onu djelatnost iz koje je proizašao koristan rezultat. Aktivnost spašavanja odnosi se na zaštitu i očuvanje broda, osoba i stvari koji se nalaze na brodu od opasnosti koja prijete pomorskom plovidbom, što za posljedičnu vezu može imati gubitak stvari ili života.³⁸

Zbog svoje kompleksnosti u teoriji nema suglasja oko njegove univerzalne odnosno općeprihvaćene definicije. Mnogi autori su nastojali definirati pojam spašavanja na svoj način

³⁷ Lansakara F.: Maritime Law of Salvage and Adequacy of Laws Protecting the Salvors' Interest. *TransNav, the International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation*, Vol. 6, No. 3, pp. 431.-435., 2012.

³⁸ Nikčević Grdinić, *op. cit.* bilj (2), str. 463–479.

držeći se nekih ustaljenih elemenata. Tako primjerice Geoffrey Brice spašavanje definira prema engleskom pravu navodeći kako je „...*spašavanje pravo koje nastaje kada osoba, djelujući na dobrovoljnoj osnovi, bez ikakvog ugovora ili druge zakonske obaveze, poduzima akciju spašavanja u cilju očuvanja plovila, tereta, vozarine i druge imovine koja je predmet opasnosti*“.³⁹ Vrlo često se kao mjerodavna definicija uzima ona kakvom je navodi *Međunarodna konvencija o spašavanju* (iz 1989.): *svaki čin ili djelatnost poduzeta kako bi se pružila pomoć brodu ili bilo kojoj drugoj imovini koja je u opasnosti u plovnim vodama ili bilo kojim drugim vodama*.⁴⁰ Uočava se kako se obje definicije fokusiraju na zaštitu pomorske imovine koja je izložena opasnosti, a ne i na čovjeka kao objekt spašavanja. Razlog za to bi mogao biti što se spašavanje ljudskih života oduvijek smatralo kao sastavnim dijelom morala pomoraca i nije trebalo biti nametnuto kao pravna obveza u odredbama postojećih izvora prava.

U načelu, pojam spašavanja predstavlja svaku korisnu i potrebnu pomoć te uslugu pruženu imovini i/ili osobama koje se nalaze u opasnosti i pogibelji na moru.⁴¹ Pritom je spašavanje potrebno ukazati svakoj imovini i osobi kojoj je to nužno u skladu s važećim pravnim instrumentima i na odgovarajući način. Iz pravnog pojma spašavanja isključuje se onaj koji sam skrivi opasnost. Nadalje, isključuje se i tegljač gdje je tegljenje usuglašeno ugovorom o tegljenju te posada koja obavlja posao na otklonu opasnosti broda u kojemu je ukrcana.⁴² S druge strane, pravo spašavanja upotrebljava se na objekte kao što su teret, brod, podrtina, bunker, vozarina u riziku (ukoliko nije unaprijed plaćena), a u posljednjih nekoliko godina sve se više pridaje važnost pravu spašavanja i u pogledu zaštite morskog okoliša.

Da bi se jedna akcija okarakterizirala kao spašavanje, potrebno je da je poduzeta dobrovoljno prema pomorskoj imovini (pri čemu se primjenjuju odredbe prava spašavanja) ili osobama koje su u neposrednoj opasnosti te da je ta opasnost realna i prema intenzitetu jaka, a za implikaciju iz nje proizlazi koristan učinak.⁴³

Slijedom izrečenog, moderno pomorsko spašavanje temelji svoje uporište na tri osnovna načela:⁴⁴

³⁹ Reeder, John, *Brice on Maritime Law of Salvage*, Sweet & Maxwell, 2011, str. 1.

⁴⁰ Odluka o proglašenju zakona o potvrđivanju Međunarodne konvencije o spašavanju, 1989., NN 9/1998-78, članak 1.

⁴¹ Pavić, D., *Pomorsko imovinsko pravo*, Književni krug, 2006., str. 358.

⁴² Pravni Fakultet Rijeka, *Pomorske hvaraije*, repozitorij, str. 6. dostupno na:

https://www.pfri.uniri.hr/web/dokumenti/uploads_nastava/20190208_194956_vio_POMORSKE_HAVARIJE_I_OSIGURANJE.pdf (pristupljeno 30.06.2023.)

⁴³ *Ibid.*

⁴⁴ Lansakara, *op. cit.* bilj (37), str. 431-435.

1. *dobrovoljnost*: razvijanje humanosti i solidarnosti prilikom pružanja pomoći drugim brodovima koji se nalaze u opasnosti,
2. *opasnost*: akcija spašavanja obeshrabrujuće djeluje na pirate od pokušaja napada na brod,
3. „*no-cure no-pay*“ ili „*bez uspjeha nema nagrade*“: nakon uspješnog završetka akcije spašavanja, spašavatelju će biti dodijeljena naknada za spašavanje uzimajući u obzir sve relevantne čimbenike uključujući vrijednost imovine i stupanj rizika koji je preuzeo.

4.2. Osnovna podjela

Pravni institut pravo spašavanja dijelimo na dvije različite kategorije:

- spašavanje prema objektu
- ugovorno i izvanugovorno spašavanje

Razlikovanje istih nužno je kako bi se u konkretnom slučaju osigurala primjena odgovarajućih pravila za pravičan ishod akcije spašavanja.

4.2.1. Spašavanje prema objektu

Radnju spašavanja nužno je pružiti prema objektu na koji se primjenjuje pravo spašavanja stoga razlikujemo spašavanje osoba, imovine, a u novije vrijeme sve je značajnija i zaštita morskog okoliša:

1. *Spašavanje osoba (ljudskih života)*

Obvezno spašavanje propisano je za spašavanje osoba. Ta obveza u uvjetima opasnosti na moru postoji od davnina kada se primjenjivala kao običajno pravo pomorskih naroda. Protekom vremena ugroženost ljudi na moru nije se smanjivala pa je to područje postalo zakonski regulirano i danas je ugrađeno u *SOLAS konvenciju*. Uvriježeno je opće pravilo da se za spašavanje osoba ne duguje nikakva nagrada jer tu dužnost možemo pripisati ljudskom suosjećanju odnosno humanosti i pretežito javnom interesu. S obzirom da spašavanje ljudskih života predstavlja pravnu obvezu ono se nužno pruža i u slučajevima kada se tome protivi

zapovjednik broda u opasnosti, pa čak i ako se protive i same osobe koje se spašavaju.⁴⁵ Obveza je upravo zapovjednika da pruži uslugu spašavanja i krene u pomoć najvećom brzinom obavještavajući osobe u opasnosti o akciji spašavanja ako je to moguće.⁴⁶ Iako je dužnost zapovjednika u slučaju pomorske nezgode jasno određena, ipak postoje u praksi egzoneracijski razlozi koji ga oslobađaju navedene obveze i koje je dužan sam procijeniti ovisno o trenutnim okolnostima. Tako *SOLAS* navodi kako zapovjednik broda nije dužan krenuti u pomoć i poduzeti spašavanje osoba ako bi to predstavljalo ozbiljnu opasnost za brod i osobe pod njegovim zapovjedništvom, nadalje ako opravdano smatra da spašavanje ne bi bilo uspješno, ukoliko dozna da je drugi brod izabran za pružanje pomoći i on je tu dužnost prihvatio i naposljetku ako biva obaviješten da pomoć više nije potrebna. Međutim, ako u konkretnom slučaju ne postoje uvjeti za oslobađanje, a svejedno nije udovoljeno spomenutoj obvezi spašavanja osoba, nužno je opravdanje zapovjednika broda za takav njegov postupak.

2. *Spašavanje imovine*

Za razliku od spašavanja osoba, spašavanje imovine ne predstavlja pravnu obvezu već se primjenjuje u slučajevima sudara brodova. Dužnost je na zapovjedniku broda da pored prvenstvenog spašavanja osoba, poduzme spašavanje drugog broda s kojim se sudario brod kojim on zapovijeda. Pritom je uvjetovano da to može učiniti bez ozbiljne opasnosti za svoj brod i za osobe na njemu. Navedeno predstavlja osobnu obvezu zapovjednika, a za to ne odgovaraju ni brodovlasnik ni brodar.⁴⁷ Operacija spašavanja imovine bez dvojbe spada u područje nautičke djelatnosti, s obzirom da je ta ista djelatnost okarakterizirana maritimnom prirodom. Iz tog razloga odluka zapovjednika o spašavanju imovine ubraja se u komercijalnu funkciju, odnosno postoji eventualna mogućnost dobivanja nagrade za spašavanje.⁴⁸

⁴⁵ Paris T., Spašavanje u slučaju pomorske nesreće: Što kaže Zakonik?, dostupno na: www.burzanautike.com 09-2021, str. 87.

⁴⁶ Pravni fakultet Zagreb, Pomorske nesreće: sudar brodova, spašavanje i zajednička havarija, repozitorij, dostupno na: https://www.pravo.unizg.hr/_download/repository/Pomorske_nesrece_sudar_spasavanje_zajednicka_havarija%5B1%5D.pdf, str. 14. (pristupljeno 30.06.2023.)

⁴⁷ Marinović Z., Mudrić M., Moderni izazovi prava spašavanja i zaštita Jadrana, Zagreb, 2011., str. 242.

⁴⁸ Bolanča D.: Spašavanje ljudi i imovine na moru i devijacija kao „Izuzetni slučajevi“ u prijevozu stvari morem, UPP, v.33 (3-4), 249-262, 1991.

3. *Spašavanje morskog okoliša*

Usvajanje *Međunarodne konvencije o spašavanju 1989. godine* dovelo je do stimulacije spašavatelja s ciljem spašavanja broda kojemu prijeti opasnost od onečišćenja morskog okoliša. Prilikom spašavanja brodova koji sudjeluju u prijevozu škodljivih i opasnih tvari, npr. tankera, primjenjuju se tradicionalne odredbe o spašavanju ukoliko je ono bilo uspješno. Stoga je važno poticati spašavatelje, koji dobrovoljno pristupaju spašavanju, na samu akciju uvođenjem novih načela u nagrađivanju i kada spašavanje imovine nije bilo uspješno, ali je koristan rezultat postignut u zaštiti morskog okoliša. Drugim riječima, nakon nastale opasnosti kojom je prouzročena štetna posljedica onečišćenja morskog okoliša, brod je moguće spašavati uspješno ili bezuspješno. Takvo spašavanje poduzima se u svrhu očuvanja morskog okoliša, a interesi broda koji se spašava i koji je ishodište opasnosti zaštićuju se tako što se eventualna odgovornost od nastale štete nastoji izbjegnuti. U napomenutim slučajevima načelo „*bez uspjeha – nema nagrade*“ kao i striktna primjena vrijednosti spašene imovine kao relevantnog mjerila pri nagrađivanju mogli bi ometati ostvarenje temeljnog cilja. Glavnina cilja ogleda se upravo u korisnoj društvenoj akciji zaštiti mora od onečišćenja i spašavanju brodova koji prevoze opasne terete. Unosom elementa zaštite i očuvanja morskog okoliša u *Konvencijskim* odredbama vodi se računa o značenju spašavanja za zaštitu morskog okoliša, isticanja dužnosti u smanjenju i sprječavanju štete uz posljedično propisivanje posebne naknade i mjerila za utvrđivanje nagrade.⁴⁹

4.2.2. *Ugovorno i izvanugovorno spašavanje*

Ugovorno spašavanje obavlja se na temelju ugovora o spašavanju koji sklapaju spašavatelj i vlasnik broda u opasnosti. Iz toga proizlazi da se spašavanje imovine redovito izvršava na temelju ugovora. Ugovorno spašavanje iznimka je od općeg pravila i regulirano je posebnim konvencijskim odredbama u članku 6. i 7. *Međunarodne konvencije o spašavanju*. Važno je istaknuti da se sustav pravnih pravila *Konvencije* primjenjuje na sve oblike spašavanja, osim ako ugovorom nije drukčije određeno.⁵⁰

S druge strane, izvanugovorno spašavanje podrazumijeva dobrovoljno spašavanje bez sklopljenog ugovora o spašavanju. Ključan čimbenik jest upravo dobrovoljnost. U praksi,

⁴⁹ Grabovac I.: Spašavanje na moru i zaštita morskog okoliša, Rad Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti, Razred društvenih znanosti 48=510(2011) : 291-300.

⁵⁰ Marinović, Mudrić, *op. cit.* bilj (47), str. 242.

spašavanje se najčešće obavlja putem ugovora, ali i izvanugovorno spašavanje je opće pravilo u odnosu na druge oblike spašavanja. Uzimajući u obzir konvencijski sustav, pod izrazom spašavanje i ugovorno i izvanugovorno spašavanje je obuhvaćeno pod oblikom spašavanja. Sukladno *Konvencijskim* odredbama pravo na nagradu postoji samo i ukoliko je spašavanje pružilo koristan rezultat, istodobno ne praveći razliku između ugovornog i ostalih oblika spašavanja.⁵¹

4.3. Ugovor o spašavanju

Ugovor o spašavanju je specifičan *sui generis* ugovor kojim se regulira imovinskopравни aspekt spašavanja.⁵² Navedenim ugovorom spašavatelj se obvezuje poduzeti akciju spašavanja broda, tereta i drugih stvari te imovinskih interesa koji se nalaze na brodu, dok je druga stranka za pruženu uslugu spašavanja dužna platiti odgovarajuću naknadu.⁵³ Dužnost spašavatelja je uložiti sve napore kako bi spasio objekt spašavanja s obzirom da ga na to obvezuje ugovor koji je prethodno sklopio. Dodatno, prema *Konvenciji* iz 1989. godine potrebna je izrazita pažnja prilikom odvijanja operacije spašavanja te nastojanja da se smanji ili spiječi šteta na okolišu. Stranke ugovora su: spašavatelj i vlasnik imovine u opasnosti. Potrebno je napomenuti kako se kao jedna od stranaka ugovora pojavljuje i brodar koji ujedno ne mora biti i vlasnik broda. U tome kontekstu, može bitno je sklapanje ugovora u vlastito ime, ali i u ime vlasnika druge imovine na brodu u slučaju kada nastupa kao zastupnik te osobe. Pravo na zastupanje moguće je temeljem zakona ili ugovora, no može proizaći i iz punomoći.⁵⁴ Jedna od karakteristika ugovora o spašavanju je neformalnost jer prilikom njegovog sklapanja nije potreban specifičan oblik koji bi opravdao njegovu valjanost.

U praksi je uobičajena upotreba standardiziranih obrazaca ugovora o spašavanju kojima se omogućuje brzina u njihovu sklapanju što je u situacijama opasnosti na moru od ogromne važnosti kako bi što veća šteta bila prevenirana u što kraćem roku. Danas se u najvećoj mjeri potpisuju i sklapaju *LOF obrasci* ugovora o spašavanju. *Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement* (skraćeno: Lloyd's Open Form – LOF) smatraju se svjetskim standardom, te su kao takvi najpoznatiji autonomni pravni izvor spašavanja. Svoju dugotrajnu i uspješnu primjenu

⁵¹ Pavić, D.: Pomorske havarije i osiguranje, Pomorski fakultet Sveučilišta u Splitu, Split, 2003., str. 362.

⁵² Nikčević Grdinić, *op. cit.*, (bilj. 2), str. 474.

⁵³ Pavić, *op. cit.* bilj. (41), str. 363.

⁵⁴ *Ibid.*, str. 364.

moгу zahvaliti svojoj fleksibilnosti u odgovaranju izazovima suvremenog brodarstva kojima se putem mnogobrojnih izmjena prilagođava. Zadnja verzija *LOF obrasca* stupila je na snagu 9. svibnja 2011. godine, poznatija pod nazivom *LOF II*. Osnovna mu je zadaća osiguranje režima u određivanju visine naknade koja se spašavateljima dodjeljuje za usluge koje pružaju prilikom spašavanja imovine na moru, ali i sprječavanju i minimiziranju štete za okoliš. Navedenim obrascem uveden je novi sustav koji dozvoljava arbitrima ili odborima prilagođavanje novčanih iznosa koje stranke ugovora dogovore za pružene usluge spašavanja. Kao i u prethodnim verzijama obrasca posebno se ističe kao glavna značajka načelo „*bez uspjeha – nema nagrade*“ koje je posebno naznačeno već na prvoj stranici dokumenta. Uostalom, pravo na nagradu potaknuto je isključivo uspjehom, iako bi taj uspjeh mogao biti djelomičan. Sadržaj *LOF obrasca* sastoji se od devet praznih polja, dvanaest klauzula (A,B,C,D,E,F,G,H,I,J,K i L) te četiri važne obavijesti.⁵⁵ Prazna polja predviđena su za upis određenih podataka o spašavanju, poput: puno ime spašavatelja, sporazumno mjesto koje se smatra sigurno, datum potpisivanja ugovora, sadržava li ugovor *SCOPIC klauzulu*, imovina koja podliježe spašavanju, te naposljetku potpis spašavatelja i zapovjednika broda. Izričiti naglasak pridodan je na osobne stvari putnika, posade ili zapovjednika koje nisu sastavni dio imovine koju je potrebno spasiti. Ukoliko se nagrada koja se isplaćuje, ne podmiruje u američkim dolarima, u prazna polja potrebno je upisati valutu u kojoj se isplaćuje.

Za svako spašavanje propisuje se i određena nagrada koja se ugovorom o spašavanju može unaprijed predvidjeti ili se može ugovoriti način njegovog određivanja. Nagrada se vrlo rijetko unaprijed ugovora upravo iz razloga pravne sigurnosti jer se žele izbjeći mogući načini izmjenjivanja ili poništenja ugovora od strane suda u slučaju pogrešnog procjenjivanja i ugovaranja pretjerano visoke odnosno pretjerano niske nagrade u usporedbi s učinjenom akcijom spašavanja. Najnovije varijante *LOF obrasca* utvrđuju parametre uz pomoću kojih nagradu određuje i tijelo koje će sudjelovati u donošenju odluka. Stoga, prilikom sklapanja ugovora postoje dvije metode ugovaranja nagrade:⁵⁶

1. sklapanje ugovora, a nagradu nakon akcije spašavanja određuje arbitar ili sud pri čemu se ugovor sklapa sukladno načelu „*bez uspjeha – nema nagrade*“

⁵⁵ *Ibid.*, str. 364.

⁵⁶ *Ibid.*

2. obveza spašavatelja je obaviti predviđene radove ispravno za unaprijed ugovorenu svotu (napoprijeko, *lump sum*) ili postoji mogućnost ugovaranja naknade po danima (*daily rate*).

Druga metoda se smatra primjerenijom za situacije u kojima se obavlja procjena potrebnih radova za spašavanje te kao takva nije predviđena za one gdje bi svako odgađanje akcije spašavanja značilo pogoršanje stanja imovine koja se nalazi u opasnosti. Stoga se prva metoda implementira uvijek kada je neophodno spriječiti da se određeni detalji ugovora, poput visine nagrade za spašavanje ugovaraju u nezavidnim uvjetima, npr. mjestu gdje je nastupila havarija. Potrebno je napomenuti da sklapanje ugovora o spašavanju nije kriterij stjecanja prava na nagradu za spašavanje. Štoviše, obveznopravni odnos proizašao iz spašavanja konstituiran je na osnovi zakona uz jedini zahtjev da je iz akcije spašavanja ostvaren koristan rezultat neovisno o tome da li je pri tome ugovor o spašavanju sklopljen te da li je to spašavanje bilo dobrovoljno ili obavezno.⁵⁷

4.4. Nagrada za spašavanje

Nagrada za spašavanje je nagrada koja se dodjeljuje onome tko pomogne spasiti brod ili njegov teret od opasnosti, primjerice brodoloma, zarobljavanja ili drugog gubitka. Ova se nagrada ne temelji na nikakvom sporazumu ili ugovoru, već se prvenstveno daje kao način poticanja ljudi da pomognu u spašavanju života i imovine. Najočitiji primjer dodjeljivanja nagrade bio bi primjerice, ako brod tone, a osoba pomaže u spašavanju posade i tereta te time zadobiva pravo na nagradu za poduzeto spašavanje. Također, ponekad se nagrada za spašavanje koristi za opisivanje imovine koja je spašena nakon požara ili drugog gubitka. Ta preostala imovina koja se spasi naziva se spašavanje, a osiguravajuće društvo može je zadržati ukoliko nadoknadi vlasniku njegov gubitak. Visinu nagrade obično procjenjuje sud, no ponekad se prije pružanja pomoći može sklopiti izričiti dogovor.

Konvencijom iz 1989. utvrđeni su osnovni uvjeti za dobivanje nagrade kao i apsolutna granica. Prema članku 12. *Konvencije*, spašavatelju pripada pravo na nagradu ako je ono imalo koristan rezultat, dok u slučaju suprotnog učinka ne postoji ista obveza, osim ako nije drukčije predviđeno.⁵⁸ U članku 13. *Konvencije* definirana je gornja granica nagrade koja ne može biti

⁵⁷ *Ibid.*, str. 364.

⁵⁸ Odluku o proglašenju zakona o potvrđivanju međunarodne konvencije o spašavanju, *op. cit.* bilj. (40), članak 12. st.1. i 2.

veća od vrijednosti spašene imovine, a koliko će iznositi nagrada za pojedini slučaj stranke mogu utvrditi nagodbom ili takvu odluku prepustiti sudu ili arbitraži. Dakle, ako se visina nagrade ugovara, spašavatelju se priznaje pravo na nagradu u ugovorenoj visini. S druge strane, ako nagrada za spašavanje nije ugovorena, stranke imaju pravo sporazumno urediti ovo pitanje ili ga prepustiti arbitraži.⁵⁹ Ukoliko ne odlučuje arbitraž, odluka je na sudu koji donosi svoju presudu primjenom propisanih kriterija. *Međunarodnom Konvencijom* propisani su pozitivni i negativni kriteriji koji se uzimaju u obzir prilikom izračuna nagrade ako ona nije određena ugovorom. Tako će sud kao pozitivan kriterij uzeti sljedeće: spašenu vrijednost broda i druge spašene imovine; vještine 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; brzinu kojom su usluge pružene; dostupnost i uporabu brodova: stanje pripravnosti i slično.⁶⁰ No, kao što postoje kriteriji koji spašavatelju daju pravo na određenu visinu nagrade, tako postoje i tzv. negativni kriteriji na osnovi kojih se gubi pravo na nagradu u cijelosti ili djelomično. Primjerice, spašavatelj neće ostvarivati pravo na nagradu ukoliko se upustio u spašavanje protiv izričite i razborite zabrane zapovjednika, vlasnika ili brodarka spašavanog broda; ako je svojom krivnjom izazvao potrebu spašavanja i ako pri akciji izvrši prijevaru, utaju ili krađu. Obveza plaćanja nagrade ne postoji ni kada pružene usluge u pothvatu spašavanja ne prelaze ono što se razborito može držati dužnim ispunjenjem ugovora koji je bio sklopljen prije pojave opasnosti.⁶¹ Teret plaćanja nagrade za spašavanje je na vlasniku spašene imovine odnosno njegovom osiguratelju s time što se daje mogućnost država ugovornicama da u svom nacionalnom zakonodavstvu odrede da isplatu nagrade vrši jedna od zainteresiranih strana s pravom na regres prema ostalima, razmjerno njihovim udjelima.

Nagrada je predviđena za spašavanje imovine, dok istodobno nije propisana i za spašavanje ljudskih života. O ovom pravilu *Konvencija* sadrži izričitu odredbu što je posljedica davno utemeljenog pravila o obveznom spašavanju i pružanju pomoći osobama na moru. Iznimka jedino postoji kada je u akciji spašavanja sudjelovalo više spašavatelja od kojih su jedni spasili samo osobe, a drugi brod ili imovinsku korist. U takvom slučaju članak 16. *Konvencije* priznaje

⁵⁹ Pavić, *op. cit.* (bilj. (41)), str. 370.

⁶⁰ Marinović, Mudrić, *op. cit.* (bilj. 47), str. 244.

⁶¹ Odluku o proglašenju zakona o potvrđivanju međunarodne konvencije o spašavanju, *op. cit.* (bilj. 40), članak 17.

spašavatelju koji je samo spasio osobe pravičan dio nagrade priznate drugom spašavatelju za spašavanje imovine ili naknade za sprječavanje ili smanjenje štete na morskom okolišu.⁶²

4.4.1. „No Cure – No Pay“

Potreba za dobivanjem korisnog rezultata u operacijama spašavanja na moru predstavlja *a conditio iuris* pravilo za karakterizaciju djela i iz njega proizašle obveze naknade. Ovo je tradicionalno načelo „bez uspjeha – nema nagrade“ koje se pojavljuje u svim međunarodnim ugovorima o tom pitanju i doktrina ga priznaje kao dogmatski entitet koji leži u osnovi instituta spašavanja na moru. Članak 12. *Konvencije* iz 1989. godine jasno nalaže da samo operacije koje su imale koristan rezultat daju pravo na nagradu. Također navodi da, osim ako je drugačije određeno, ne dospijevaju plaćanja prema *Konvenciji* ako operacije spašavanja nisu imale koristan rezultat. Teorija spašavanja jednostavno se temelji na konceptu da onaj tko uspješno spasi i sačuva imovinu drugoga od opasnosti na moru zaslužuje i svojevrsnu nagradu.⁶³

Opravdana sigurnošću plovidbe, poticajem za spašavanje i zaštitom imovine za spašene, načelo „no cure - no pay“ može se podijeliti u dva aspekta:

1. da je vrijedna imovina spašena (uspjeh),
2. da je koristan rezultat dobiven upravo zbog pruženih usluga (korisna usluga)

Međutim, što se tiče uspjeha operacije spašavanja, ista mora biti barem djelomično uspješno provedena. Stoga, načelo „bez uspjeha – nema nagrade“ može se protumačiti kao „nema spašavanja, nema plaćanja“ ili „nema korisnog rezultata - nema plaćanja“. S nagradom za obavljene usluge usko je povezan i zahtjev za korisnim rezultatom, odnosno učinkovitim spašavanjem imovine. U pravilu, spašena će strana platiti spašavanje samo ukoliko operacija stvarno uspije zaštititi imovinu, plovilo, teret ili druge predmete koji se koriste u pomorskoj plovidbi.⁶⁴

⁶² Baughen S.: Shipping Law, Taylor & Francis, 2015., str. 145.

⁶³ Chen L.: Recent developments in the Law of salvage In.: The international Journal of Marine and Coastal Law. Vol. 16, No. 4, P.686-698, P. 686, 200.

⁶⁴ Newson H.: The Law of Salvage, Towage, and Pilotage. Biblio Bazaar, USA; 2010, P. 54.

4.4.2. Posebna naknada

Najveća novina *Konvencije* iz 1989. godine je uvođenje "*posebne naknade*" (engl. *special compensation*) koja se isplaćuje spašavateljima koji nisu uspjeli zaraditi nagradu na uobičajeni način, odnosno spašavanjem broda i tereta već brigom za okoliš. U tome kontekstu, šteta za okoliš definira se kao značajna fizička šteta za ljudsko zdravlje ili morski život ili resurse u obalnim ili kopnenim vodama ili područjima uz njih, uzrokovana onečišćenjem, kontaminacijom, požarom, eksplozijom ili sličnim velikim incidentima. Naknada se sastoji od troškova spašavatelja, plus do 30% tih troškova ako je, zahvaljujući naporima spašavatelja, šteta za okoliš minimizirana ili spriječena. Stoga, pojam troškova spašavatelja podrazumijeva troškove koje podmiruje na vlastiti uštrb koje je spašavatelj razumno posjedovao tijekom operacije spašavanja te poštenu stopu naknade za osoblje i opremu koja se stvarno i razumno koristi. Ukoliko sud ili arbitar smatra kako je pravedno i pošteno, procjenu nagrade može povećati za iznos naknade do najviše 100% troškova spašavatelja. S druge strane, ako je spašavatelj nemaran i zbog toga nije uspio spriječiti ili umanjiti štetu za okoliš, posebna se naknada može odbiti ili smanjiti. Pravo na posebnu naknadu ne postoji u slučaju ako je nagrada za spašavanje veća od posebne naknade. Vlasnik spašavanog broda u praksi najčešće je *P&I klub* u kojemu je vlasnik broda odnosno brodar učlanjen, te isti duguje isplatu posebne naknade razmjerno spašenoj imovinskoj vrijednosti.⁶⁵

4.4.3. SCOPIC klauzula

Industrija spašavanja mora, suočena s problemima u praksi glede posebne naknade, imenovala je povjerenstvo stručnjaka i predložila novo rješenje izglasavanjem *SCOPIC klauzule* (engl. *Special Compensation of Protection and Indemnity Clause*). Ovom klauzulom temeljna načela posebne naknade ostaju nepromijenjena, ali se uspostavlja djelotvorniji okvir za izračun naknade koji se temelji na unaprijed dogovorenim stopama naknada za plovila, osoblje i opremu, te spašavateljima pruža veću financijsku sigurnost. Stranke ugovora o spašavanju mogu ugovoriti te ugraditi *SCOPIC* u bilo koji *LOF ugovor* referencom, pritom isključujući iz primjene odgovarajući članak 14. *Konvencije o spašavanju* o posebnoj naknadi. S obzirom da je klauzula sastavni dio *LOF-ovog* obrasca označava se slovom C. Izrazito je složene prirode

⁶⁵ Huybrechts M.: *Marine Insurance at the Turn of the Millennium*, European Institute of Maritime and Transport Law, 2000., str. 385. – 387.

te se sastoji od šesnaest podklauzula kojima su propisane osnovne značajke o odnosu između brodovlasnika i spašavatelja te tri dodatka.⁶⁶

1. *Appendix A SCOPIC*
2. *Appendix B SCOPIC*
3. *Appendix C SCOPIC*

Spašavatelji se mogu pozvati na *klauzulu* u bilo kojoj fazi spašavanja, ako su zadovoljeni određeni uvjeti i pritom nije nužno da postoji prijetnja okolišu. Kada se spašavatelj pozove na *klauzulu*, potrebno je da o tome pisano izvijesti brodovlasnika. Od tog trenutka počinje procjena naknade prema *klauzuli*. Važno je istaknuti kako se *SCOPIC* naknada plaća samo ako je veća od nagrade za spašavanje. Ako je naknada manja od nagrade, spašavatelj pristaje na smanjenje od 25% od razlike između nagrade za spašavanje i naknade prema *SCOPIC-u*. Također, spašavatelj koji se pozvao na *SCOPIC* može tražiti od vlasnika broda jamstvo za naknadu u iznosu od tri milijuna američkih dolara.⁶⁷

⁶⁶ Mandaraka – Sheppard A.: *Modern Admiralty Law*, Taylor & Francis Group, 2011., str. 432. – 434.

⁶⁷ Marinović, Mudrić, *op. cit.* (bilj 47), str. 245.

5. STUDIJA SLUČAJA: ANALIZA PRIMJENE INSTITUTA PRAVA SPAŠAVANJA NA PRIMJERU POTONUĆA PREKOOCEANSKOG PUTNIČKOG BRODA RMS TITANIC

Iako je Titanik potonuo prije više od 100 godina i dalje nastavlja biti središnja točka za pravne žalbe i pregovore u međunarodnim ugovorima u kontekstu prava spašavanja. Stoga, studija slučaja temeljena na analizi primjene instituta prava spašavanja na primjeru potonuća putničkog broda RMS Titanik daje opći pregled o Titaniku, njegov povijesni, nacionalni te međunarodni značaj, kao i uzroke i posljedice potonuća broda. S pravnog aspekta, izvršen je uvid u primijenjene vrste instituta prava spašavanja na Titaniku (spašavanje osoba, spašavanje imovine i izvanugovorno spašavanje – spontano). Zatim, sagledane su činjenice i odluke američkih i britanskih istraga o razlozima potonuća te je potaknuta rasprava analizom navedenih istraga. Naposljetku, izglasavanje i izmjene konvencija, zakona i pravilnika poredanih kronološkim redoslijedom nakon tragedije potonuća obrađuju se u sferi utjecaja pomorske havarije na međunarodno pomorsko pravo.

5.1. Općenito o RMS Titaniku

Putovanje golemim prekooceanskim putničkim brodovima s početka prošlog stoljeća omogućavalo je ljudima najjednostavniji način prelaska velikih udaljenosti te su ujedno kao takvi bili popularni među bogatim i siromašnim migrantima na putovanjima iz Europe u Sjedinjene Američke Države.⁶⁸ *Cunard* i *The White Star Line*, isticale su se kao najpoznatije brodarske kompanije koje su tada proizvodile putničke brodove. *White Star Line* kao glavni konkurent tvrtke *Mauretania* nije mogao prihvatiti činjenicu kako je brod *Cunard* posjedovao titulu najbržeg broda na svijetu.

Stoga, odlučuje konkurirati i izgrađuje prekooceanskog diva koji je ostvario najveći utjecaj na pomorsku povijest – Titanik. Brod je bio simbol britanske i američke moći i ponosa. *White Star Line* izgradio je i posjedovao Titanik, ali kompanija je bila sastavni dio konglomerata *International Mercantile Marine* u američkom vlasništvu. Iz navedenog se može zaključiti kako su obje nacionalnosti posjedovale veliki interes za uspjehom Titanika. Iskustva i spoznaje

⁶⁸ Wilkinson, P., *Titanic: katastrofa na moru*, Impresum, Zagreb, 2012., str. 6.

koje je *White Star* stekao prilikom izgradnje broda Olympic koristili su se i za izgradnju novog parobroda te napravili Titanik najsnažnijim i najvećim brodom koji je do tada plovio morem.⁶⁹

Svoje putovanje Titanik je započeo 10. travnja 1912. godine napustivši Southampton i uputivši se prema krajnjoj destinaciji, New Yorku. Brod je činila izrazito snažna i moćna konstrukcija dimenzija od 269 metara dužine i težine od 54 328 tona. Za tadašnje razdoblje bila je to neviđena snaga tehnološkog napretka zbog čega je zadobio epitet “nepotopljiv” te je zahvaljujući tome i prije polaska punio novinske stupce. Ploveći prema ciljnom odredištu, brod se nekoliko puta zaustavio kako bi pokupio dodatne putnike u Francuskoj i Irskoj te zatim nastavio svoju plovidbu u kojemu je sudjelovalo više od 2.207 putnika.⁷⁰

5.2. Potonuće Titanika: uzroci i posljedice

14. travanj 1912. godine ključan je datum u povijesti najpoznatijeg putničkog broda na svijetu. Tijekom putovanja pristizala su upozorenja na opasnosti od mogućnosti nailaska na ledenjake. Spomenuta upozorenja stizala su putem bežične tehnologije koja se tada smatrala najrazvijenijim tehnološkim dostignućem. Slijedeći dobivene upute, kapetan Smith promijenio je smjer plovidbe 18 kilometara južnije od predviđene rute pritom povećavajući brzinu na 23 čvora što je poprilično riskantno za Atlantik. Jedan od razloga za povećanje brzine jest želja kapetana za osvajanjem “*Plave vrpce*” odnosno nagrade za najbrže preplovljavanje oceana.⁷¹ Oko 23 sata dvojica osmatrača zapazila su veliki ledeni brijeg neposredno ispred Titanika. Vijest o tome ubrzano se pročula do časnika koji je izdao naredbu o naglom okretaju ulijevo i vraćanju punom brzinom. Međutim, donesena odluka bila je pogrešna iz razloga što je potrebno trideset sekundi da se strojevi iz stanja punom snagom naprijed potpuno zaustave kako bi se uopće mogli potjerati unazad. Sukladno navedenoj činjenici, brod je idućih 350 metara plovio punom brzinom prema ledenom brijegu, prije nego što su propeleri kontra okretajima mogli početi usporavati.⁷² Stoga je nastanak sudara bio neizbježna i neželjena opcija. Desni bok broda bio je okržnut sudarom te je savio trup na nekoliko mjesta. Nadalje, voda je počela prodirati u odjeljke unutar broda, a kako su odjeljci postajali sve više punjeni vodom, tako se i brod počeo nagnjati na bok. Udar u ledeni brijeg prouzročio je puknuće pet od šesnaest vodonepropusnih

⁶⁹ Zekala, M.: Liability and Salvage: Titanic Jurisprudence in United States Federal Court, 2012, str. 1077

⁷⁰ Varner, E., R.M.S. Titanic: Underwater Cultural Heritage's Sacrifice, 2012, str. 3

⁷¹ Novković, S., Titanic: između povijesti i mitologije, Zagreb, 1997., str. 29.

⁷² *Ibid.*, str. 32.

odjeljaka. U slučaju puknuća četiri nepropusna odjeljaka, Titanik bi mogao podnijeti gubitak istih i pri tome ne potonuti.⁷³

U početku, vanjski znakovi puknuća nisu bili vidljivi niti izraženi kao i to da se brod nalazi u neposrednoj opasnosti od potonuća. Među putnicima nije zavladała panika te su mnogi čamci za spašavanje bili djelomično popunjeni. No što se više brod strmije naginjao to je postajalo jasnije da situacija postaje kaotična pred potonuće. Oko dva sata ujutro voda je stigla do prednje palube koja je ubrzo bila poplavljena. Krma broda se podignula iznad morske razine te je potom prvi dimnjak ubrzano pao unaprijed. Posljedično, putnici su se počeli penjati prema krmi ili skakati preko palube s ciljem dohvaćanja čamaca za spašavanje. Naposljetku je i električni sustav na brodu prestao s radom i svjetla su se ugasila. Uslijedio je pad drugog dimnjaka i brod se prepolovio. Pramčani dio u cijelosti je bio potopljen, dok se krmeni dio nakratko ispravio na vodi prije nego što se uzdigao okomito. U nekoliko trenutaka krmeni dio broda potonuo je u Atlantik što je značilo da je Titanik potonuo nakon dva sata i četrdeset minuta od udarca u ledenu santu.⁷⁴

5.3. Primjena instituta prava spašavanja na slučaju Titanik

U pogledu primjenjenih vrsta spašavanja analiziranih na Titaniku uočava se podjela spašavanja prema objektu:

- spašavanje osoba,
- spašavanje imovine.

kao i izvanugovorno spašavanje, odnosno spontani oblik spašavanja.

5.3.1. *Spašavanje osoba*

Spašavanje putnika na Titaniku započelo je 40 minuta nakon ponoći spuštanjem prvog čamca za spašavanje. Maksimalan kapacitet broja putnika kojeg je čamac mogao podnijeti bio je 65. Većina čamaca bila je djelomično popunjena sa samo 28 ukrcanih putnika. Uzrok nepopunjenosti čamaca ogledao se u činjenici što nije bio poznat podatak koliko su čamci

⁷³ *Ibid.*, str. 34.

⁷⁴ *Ibid.*

konstruktivno čvrsti te hoće li se razbiti prilikom udara u more ukoliko bi bili popunjeni do posljednjeg mjesta. Osim toga, smatralo se kako će pomoć brodova u blizini brzo stići i omogućiti ukrcaj ostalih putnika. Mnogo veći problem očitovan je u nedovoljnom broju čamaca za spašavanje. Takav podatak jest iznenađujuć s obzirom na pojam da je sigurnosna oprema Titanika bila u potpunosti legalna i u skladu s tadašnjim zakonom. Naime, sukladno propisima odnosno prema *Zakonu o trgovačkoj plovidbi britanskog Ministarstva trgovine* iz 1894. godine, svaki brod iznad 10.000 BRT morao je imati najmanje 16 spasilačkih čamaca s 550 mjesta, neovisno o tome koliko se putnika nalazilo na brodu. Dodatnih 400 mjesta u čamcima ili ukupno 950 mjesta više bilo je potrebno osigurati za slučaj da je brod prevozio iseljenike. Uzročno posljedičnom vezom, tonaža novoizgrađenih brodova s godinama se značajno povećavala, međutim zakon nije pratio te promjene ni bio promijenjen nastavno povećanju tonaže broda. Argument za takav pristup sagledan je kroz činjenicu da brodovi postaju mnogo sigurniji za plovidbu i sigurnost putnika te sukladno tome revizija zakona nije potrebna. Tadašnji zakon nalagao je obvezu osigurati mjesta na čamcima za samo 962 osobe. Prateći propise prilikom izgradnje Titanika, osigurana je peterostruka veća tonaža nego što je zakonom propisano, a sveukupni kapacitet prihvata putnika na brodu iznosio je 3.547 osoba. Prema originalnom dizajnu, na Titanik je uvršteno 64 čamaca za spašavanje dok je kapacitet čamaca zbog sigurnosti povećan na 1.178 mjesta te je tako osigurano čak 216 mjesta više negoli je propis nalagao.⁷⁵ Stoga, strogo zakonski gledano, Titanik je imao i „previše“ čamaca za spašavanje.⁷⁶ Međutim, smatralo se da bi u slučaju nezgode ipak mogli svi preživjeti budući da je u to vrijeme prevladavalo mišljenje kako će brod poslužiti kao gigantski čamac za spašavanje. Gotovo svi su vjerovali da bi teško oštećen brod ostao plutati mnogo sati prije nego što u potpunosti potone. To bi omogućilo dovoljno vremena čamcima za spašavanje da se nekoliko puta vrate natrag, prevozeći putnike do obližnjih brodova. No, Titanik je potonuo puno brže od očekivanog.

Akciju spašavanja dodatno je otežavalo i to što su mnogi putnici bili zbunjeni po pitanju ukrcavanja na čamce nakon što je izdana naredba spuštanja istih u ocean. Vježba čamaca za spašavanje trebala je biti održana po danu isplovljavanja, ali je bila otkazana kako bi se putnicima omogućio odlazak na misu. Pristup čamcima za spašavanje bio je olakšan putnicima

⁷⁵ Novković, S., *Titanic, Hrvati u katastrofi stoljeća*, Naklada Jesenski i Turk, Zagreb, 2005., str. 129.

⁷⁶ Postojale su naznake da se na brod postavi odgovarajući broj čamaca. Jedan od direktora brodogradilišta *Harland & Wolff* u Belfastu za vrijeme gradnje predložio da se na modernim sohamu, kojima je brod bio opremljen, postavi 48 čamaca. Svaka je soha tehnički bila u stanju primiti tri čamca za spašavanje što bi bilo dovoljno za sve putnike s Titanika. Nakon dugih sagledavanja činjenica, prijedlog je bio odbijen iz razloga što bi velik broj čamaca umanjio prostor na glavnoj palubi i putnicima prvog razreda zarpiječio pogled na ocean.

prve i druge klase jer je stepenište iz njihovih prostora vodilo izravno do paluba, dok je putnicima trećeg razreda bio puno izazovniji. Također, vrata kojima su bili odvojeni prostori trećeg razreda od drugih područja bila su zaključana. Drugim riječima, zamršena konstrukcija hodnika ogromnom broju putnika stvarala je probleme prilikom pronalaženja puta do spasilačkih čamaca.

Osim toga, Titanikova posada bila je loše obučena za upotrebu opreme tijekom porinuća čamaca za spašavanje te je i prema tome spašavanje bilo teško izvedivo. Kao rezultat navedenog, spuštanje čamaca u more bilo je izrazito sporo, slabo nadzirano i nepropisno izvedeno. Mnogi pojasevi za spašavanje kojima je Titanik bio opremljen i koji su po broju bili dostatni za sve putnike, bili su u konačnici beskorisni u hladnoj vodi. Posljedično je većina putnika preminula od smrzavanja, a ne utapanja. Od sveukupno 2.207 putnika na Titaniku, pomoću čamaca za spašavanje spašeno je samo njih 705.⁷⁷

Iz tog razloga, nedugo nakon potonuća Titanika, sazvana je Međunarodna konferencija za sigurnost života na moru s primarnim ciljem izrade normativnih pravila koja zahtijevaju da svaki brod obavezno posjeduje dovoljan broj čamaca za spašavanje za svaku ukrcanu osobu kao i da se za svako putovanje održavaju vježbe čamaca za spašavanje.⁷⁸

5.3.2. Spašavanje imovine

Nakon što je Titanik potonuo došlo je do trenutnog spašavanja objekata koji su plutali na površini dok su poneki izbačeni i izvučeni na obalu. Međutim, budući da je većina olupine potonula u dubinu veću od 3.658 metara, tehnologija tog vremena onemogućila je spašavanje samog broda. Tek 1985. godine, kada je Titanik otkriven otprilike 350 nautičkih milja od obale Newfoundlanda u Kanadi, moderne tehnologije omogućile su stvarno spašavanje artefakata s mjesta olupine.

*Titanic Ventures Limited Partnership (TVLP)*⁷⁹ sklopio je ugovor o najmu s *L'Institut Français de Recherche pour l'Exploitation de la Mer* 1987. godine.⁸⁰ Ovaj francuski institut i američka

⁷⁷ Whiting, Jim. "Titanic - Not Enough Lifeboats." Nonfiction Minute, iNK Think Tank, 31 May 2018, www.nonfictionminute.org/the-nonfiction-minute/Titanic-Not-Enough-Lifeboats (pristupljeno 30.06.2023.)

⁷⁸ Branka Milošević Pujo: Traganje i spašavanje na moru, Dubrovnik, 2006., str. 37.

⁷⁹ u daljnjem tekstu: R.M.S Titanic, Inc

⁸⁰ *L'Institut Français de Recherche pour l'Exploitation de la Mer*: francuski istraživački institut za iskorištavanje mora javna je industrijska i komercijalna ustanova (EPIC) osnovana 1984. godine i stavljena pod zajednički nadzor Ministarstva visokog obrazovanja i istraživanja, inovacija i ekološke tranzicije. Svojim radom i stručnošću doprinosi poznavanju oceana i njihovih resursa, praćenju morskog okoliša i obale te održivom razvoju

mornarica bili su donatori zajedničke ekspedicije koja je otkrila olupinu Titanika 1985. godine. Ekspedicija 1987. godine spasila je približno 1800 artefakata. Artefakti su vraćeni u Francusku na konzervaciju i čuvanje.

Godine 1992., konkurentski spašavatelj, *Marex Inc.*, tražio je isključivo vlasništvo i pravo na spašavanje olupine Titanika na Okružnom sudu SAD-a za istočni okrug Virginije. Zbog toga je *TVLP* intervenirao kako bi potvrdio svoja prava na spašavanje. Između ostalog, Sud je na kraju utvrdio kako je *TVLP* bio prvi i isključivi spašavatelj Titanika te je unio trajnu zabranu *Marexu* da poduzima bilo kakve radnje u cilju spašavanja predmeta s broda. Međutim, slučaj je poništen nakon žalbe zbog proceduralnih razloga.

Nakon proceduralnog poništenja žalbenog suda, nasljednik *TLVP-a*, *RMS Titanic Inc. (RMST)*⁸¹, podnio je novi slučaj u istočnom okrugu Virginije, tražeći isključiva prava na spašavanje, uključujući jedino i isključivo vlasništvo nad svim predmetima spašenim iz olupine Titanika. *RMST* je sklopio sporazum o nagodbi s konkurentskim spašavateljem koji se pojavio, *Liverpool and London Steamship Protection and Indemnity Association*⁸² te uvjerio sud u svoju namjeru da zadrži zbirku na okupu uz obvezu neprodavanja pojedinačnih artefakta. Djelomično na temelju tih jamstava, Okružni sud SAD-a za istočni okrug Virginije dodijelio je *RMST-u* status spašavatelja u posjedu i ekskluzivna prava nad svim predmetima spašenim s Titanika 1994. godine.

Kompanija *RMST* podvrgnuta je korporativnom preuzimanju 2000. godine, a kao dio preuzimanja razmatrala se promjena poslovnog plana:

pomorskih aktivnosti. U te svrhe dizajnira i implementira alate za promatranje, eksperimentiranje i praćenje te upravlja oceanografskim bazama podataka. Također upravlja vrlo značajnim dijelom oceanografske flote, uključujući sve podvodne sustave i tešku mobilnu opremu (seizmička, penetrometar, itd.). Od ožujka 2011. godine programiranje i razvoj cjelokupne francuske oceanografske flote provodi UMS Flotte, čije je upravljanje na četiri godine povjereno Ifremeru. Ifremer radi u mreži s francuskom znanstvenom zajednicom, ali i partnerskim organizacijama u mnogim zemljama. Suradnja je usredotočena na glavne međunarodne programe, na prekomorske teritorije i na nekoliko ciljanih zemalja (Sjedinjene Države, Kanada, Japan, Kina, Australija, Rusija), te na mediteransku politiku povezivanja Europe s južnim Mediteranom.

⁸¹ *RMS Titanic, Inc.* je podružnica *Experiential Media Group, LLC*. Tvrtki su odobrena prava spašavanja olupine RMS Titanika odlukom Saveznog suda Sjedinjenih Država 1994. godine i ponovo potvrđena 1996. godine. Sudska dodjela uključuje ekskluzivna prava za vraćanje artefakata s mjesta olupine. Koristeći Titanikove artefakte u skladu sa znanstvenim podacima i društvenom poviješću, RMS Titanic, Inc. oživljava izložbu artefakata. Tvrtka je osnovana u svrhu istraživanja olupine Titanika i okolnih oceanskih područja; dobivanje oceanografskog materijala i znanstvenih podataka; i korištenje podataka i pronađenih artefakata za povijesnu provjeru, znanstveno obrazovanje i svijest javnosti. Tvrtka također detaljno bilježi pronalaženja, dokumente i fotografije Titanika te održava opsežnu arhivu.

⁸² *Liverpool and London Steamship Protection and Indemnity Association*: osigurava raznolik raspon brodovlasnika i unajmljivača, jedno je od vodećih svjetskih udruženja za zaštitu i nadoknadu štete koje u međunarodnom članstvu pruža pokriće za P&I, FD&D i ratne rizike. Od rješenja po mjeri do fleksibilnih paketa osiguranja, rad Društva usmjeren je na ispunjavanje specifičnih potreba članova.

1. odlaganjem nekih predmeta s Titanika koji su prethodno izvađeni,
2. ulaskom u olupinu Titanika radi dodatnog spašavanja stvaranjem rupa, proreza ili drugih otvora u olupini.

Nakon što je obaviješten o planovima *RMST-a*, Okružni sud SAD-a za istočni okrug Virginije izdao je nalog *sua sponte*, potvrđujući *RMST-ove* obveze očuvanja pritom mu zabranjujući da prodaje ili na drugi način odlaže „bilo kakve artefakte ili bilo koje predmete izvađene s mjesta olupine Titanika”. Nakon sudskog naloga iz srpnja 2000. godine, *RMST* je obavijestio sud da planira prodati sve artefakte novoformiranoj Zakladi Titanic. Ujedno je i tvrdio da posjeduje lokaciju olupine Titanika i povezane artefakte. Okružni sud SAD-a za istočni okrug Virginije odbacio je argumente *RMST-a*, smatrajući da je kompaniji bilo zabranjeno prodavati artefakte Zakladi Titanic, a prethodne naredbe suda "bile su ispravne i potrebne kada su unesene". Nakon žalbe, žalbeni sud potvrdio je presudu okružnog suda. Pravni lijek bila je nagrada za spašavanje, koju je okružni sud mogao uvjetovati poštivanjem određenih uvjeta *RMST-a* protiv uništenog i napuštenog broda.

Konačno je *RMST-u* dodjeljeno pravo vlasništva nad artefaktima Titanika pronađenim tijekom ekspedicija spašavanja 1993., 1994., 1996., 1998., 2000. i 2004. godine potpisivanjem naloga glavnog suca Okružnog suda SAD-a 2011. godine. Ugovore i uvjete prvobitno je predložio *RMST* pregovarajući s *Nacionalnom agencijom za istraživanje oceana i atmosfere (NOAA)*⁸³ i Državnim odjelom Sjedinjenih Država putem Ministarstva pravosuđa Sjedinjenih Država koje je zatim finalizirao Sud. Navedeni ugovori i uvjeti osiguravaju da će zbirka artefakata izvađena iz Titanika biti konzervirana i uređena u skladu s važećim međunarodnim i američkim standardima očuvanja povijesti. Prema Naredbi, NOAA predstavlja javni interes i posjeduje ovlasti provoditi Ugovore i uvjete preko Ministarstva pravosuđa Sjedinjenih Država u sudskim postupcima.⁸⁴

⁸³ *National Oceanic and Atmosphere Administration (NOAA)*: ključna vodeća uloga u oblikovanju međunarodne politike oceana, ribarstva, klime, svemira i vremena. Brojna imovina NOAA-e - uključujući istraživačke programe, plovila, satelite, znanstvene centre, laboratorije i golemu skupinu uglednih znanstvenika i stručnjaka - ključni su, međunarodno priznati resursi. Bliska suradnja s drugim državama u unaprijeđenju sposobnosti predviđanja i odgovora na klimatske promjene te druge ekološke izazove koji ugrožavaju Zemljine prirodne resurse, ljudski život i ekonomsku vitalnost.

⁸⁴ *National Oceanic and Atmosphere Administration: International Section: R.M.S Titanic – Salvage, U.S. Department of Commerce*, dostupno na: <https://www.noaa.gov/gc-international-section/rms-titanic-salvage> (pristupljeno: 09.08.2023.)

5.3.3. Izvanugovorno spašavanje – spontano

Na Titanikove pozive u pomoć reagiralo je nekoliko brodova: Frankfurt, Olympia i Mount Temple, ali nijedan nije bio u blizini da doista pruži pomoć u roku. Brod Californian nalazio se nedaleko od Titanika, ali tijekom noći zaustavio je svoje putovanje zbog nailaska na led. Jedini brod te noći koji je poduzeo akcije spašavanja bila je Carpathia. Općenito govoreći, spašavanje ljudskih života humano je djelo jednako kao i hrabrost spašavatelja da ulože nadljudske napore u tome činu. Ujedno je i obveza zapovjednika broda čija je dužnost najvećom brzinom krenuti na mjesto brodoloma i pružiti pomoć svim putnicima kojima je ista potrebna. Navedenih obaveza pridržavao se zapovjednik RMS Carpathia kada je užurbano pohitao u pomoć Titaniku uz riskiranje svoje imovine i strojeva opterećujući ih do maksimuma. S obzirom da je spašavanje od strane Carpathie bilo dobrovoljno i bez sklopljenog ugovora, sama spasilačka akcija ispunjavala je preduvjete za izvanugovorno spašavanje. Operacija spašavanja putnika s broda odvijala se na sljedeći način:⁸⁵

- raspoloživi spasilački čamci na brodu podignuti su na sohe i pripremljeni za spuštanje,
- ulazi na trupu bili su otvoreni i opskrbljeni konopcima i platnenim sjedalima za podizanje djece, žena,
- niz brodski trup spuštene su ljestve,
- pripremljeno je uže za ispuštanje u more, ako bi more bilo nemirno,
- brodskim liječnicima naređeno je prikupljanje svih raspoloživih lijekova,
- svaka blagovaonica bila je pretvorena u prostoriju za pružanje medicinske pomoći
- pripremljeni su formulari za evidentiranje imena preživjelih,
- salon, dvorana i knjižnica broda pretvoreni su u spavaonice za nadolazeće putnike.

Iz iznesenoga vidljivo je da je organizacija spašavanja Titanika bila profesionalna i temeljita. Spašavanje je trajalo četiri sata, a po završetku akcije na palubama Carpathije nalazilo se preko 700 spašenih putnika s Titanika. Za iskazanu hrabrost, posada broda nagrađena je svjetskim priznanjima i počastima država. Ujedno je njihova izuzetna sposobnost i spremnost isticana i u *SOLAS Konvenciji* koja je svojim stupanjem na snagu u *Glavi V.* normirala strogu obvezu spašavanja ljudskih života.⁸⁶

⁸⁵ Novković, S., *Carpathia i Titanic*, slušačka revija broj 38/39, 2002., str. 30.

⁸⁶ Friedell, Steven F., *Compensation and Reward for Saving Life at Sea*, 77 MICH. L. REV. 1218 (1979)), str. 1218: dostupno na: <https://repository.law.umich.edu/mlr/vol77/iss5/3> (pristupljeno 26.03.2023.)

5.3.4. Nagrada za spašavanje

Za svako spašavanje slijedi i svojebitna nagrada, tako se javila problematika tog pitanja i u ovom slučaju te se uredila sukladno tadašnjim propisima. Prema Britanskom zakonu, vlasnici Carpathije mogli su potraživati nagradu za spašavanje ograničenu na vrijednost čamaca za spašavanje od vlasnika Titanika. Dodatno, *Britanski odbor za trgovinu* raspolagao je i statutarim diskrecijskim pravom da nagradi posadu broda spašavatelja i nagradom za spas ljudskih života. Nasuprot tome, da se na odnosni slučaj primjenjivao tadašnji američki zakon, slijedeći interpretaciju sudova, dodijelila bi se samo nagrada u vrijednosti čamaca za spašavanje, a da ta imovina nije spašena, Carpathia ne bi mogla potraživati ništa. Kako bi se doskočilo tom i sličnim problemima, nekoliko mjeseci nakon katastrofe Titanika, Američki kongres donio je *Zakon* koji kodificira multilateralni dokument iz 1910. godine, *Međunarodnu konvenciju o spašavanju* s ciljem povećanja prava spašavatelja života. Naime, Bruxellesku konvenciju o spašavanju iz 1910. godine potpisale su i Sjedinjene Američke Države i Engleska te je njena primarna funkcija osmišljena da ujedini pravila o spašavanju ljudskih života i imovine na moru. Iako je spomenuti dokument unio promjene u anglo-američka pravila o spašavanju imovine, njen učinak na spašavanje života neće biti zadovoljavajući. Prema prijevodu Senata, relevantna odredba *Konvencije* glasi: „Osobe čiji su životi spašeni nisu dužni platiti nikakvu naknadu, ali ništa u ovom članku neće utjecati na odredbe nacionalnog zakona o ovoj temi.”⁸⁷ Nadalje članak naglašava: „Spašavatelji ljudskih života, koji su sudjelovali u izvršenim uslugama u slučaju nesreće koja je dovela do spašavanja ili pomoći, imaju pravo na pravičan udio naknade dodijeljene spašavateljima broda, njegovog tereta i pripadajućeg pribora broda.”⁸⁸ Na prvi pogled, odredba ne zahtijeva od vlasnika spašenog broda i tereta da nagradi spašavatelje samo ljudskih života.⁸⁹ Stoga bi taj teret plaćanja spašenog života uključivao one koji su spasili ujedno i imovinu. Ukoliko bi se spomenuta odredba *Konvencije* iščitavala restriktivno, stranke iste ne bi bile dužne spašavateljima života dati veća prava od onih navedenih u dokumentu. Da bi se izbjeglo takvo tumačenje, u izvješću pododbora za sastavljanje statuta naznačuje se da je tekst *Konvencije* fleksibilan utoliko da „svaka nacija ostaje slobodna dati spašavateljima života veća ili specifičnija prava“ čime se već Velika

⁸⁷ Convention for the Unification of Certain Rules of Law respecting Assistance and Salvage at Sea, (Brussels, 23 September 1910), članak 9.

⁸⁸ *Ibid.*

⁸⁹ Friedell, *op. cit.* (bilj. 86)., str. 1244.

Britanija poslužila pri odlučivanju o dodjeljivanju naknade posadi Carpathije. Slijedeći britansku formulu za spašavanje, i američki pododbor priznaje spašavateljima ljudskih života pravo na nagradu i onda kada nije spašena nikakva imovina. Pozadina iza toga je mišljenje kako su sudovi posvetili nedovoljno pozornosti svrsi *Konvencije* i kako bi trebali omogućiti priznanje svih prava koja imaju spašavatelji ljudskih života u pogledu nagrada za spašavanje pritom iskorištavajući diskrecijsko pravo koje daje široko tumačenje članka *Konvencije o spašavanju* iz 1910. godine. Navedeno je sadržavao spomenuti statut donesen kao rezultat rada pododbora 1912. godine izazvan havarijom Titanika i neadekvatnom primjenom *Konvencije* kao jednog od najznačajnijeg međunardnog pravnog vrela pomorskog instituta spašavanja. Osnovna svrha bila mu je pripomoći sudovima u svakom pojedinom slučaju u određivanju iznosa koji pripada spašavateljima života pritom ih ozbiljno ne odvrćajući od spašavanja imovine. Ako bi u konkretnom slučaju dodijeljeni iznos prema statutu bio neadekvatan, sud bi trebao posegnuti za multilateralnim ugovorom iz 1910. godine i dodijeliti nagradu za spašavanje života izravno iz spašene imovine ili izravno od brodovlasnika.⁹⁰

5.4. Istrage o razlozima potonuća

Odmah nakon što su započele pristizati vijesti o potonuću Titanika do Sjedinjenih Američkih Država i Britanije, počeli su se osnivati odbori sa zadatkom istraživanja uzroka katastrofe. Stoga su pokrenute dvije nezavisne istrage. Jednu istragu je pokrenuo *američki Senatski Odbor*, dok je za drugu bio zadužen *britanski Odbor za trgovinu*. Obje istrage su pomoću ispitivanja svjedoka i utvrđivanja činjenica dale odgovore na mnoga otvorena i kompleksna pitanja te su donijele zaključke koji su kod određenih diskusija bili slični, dok su kod drugih potpuno oprečni.

5.4.1. Istraga američkog Senatskog Odbora

Glavna problematika proizašla na temelju zatečene tragedije postavila se kao pitanje: „Kako se takva katastrofa mogla dogoditi u moderno doba "nepotopivih" brodova?“. Senator William

⁹⁰ *Ibid.*

Alden Smith iz Michigana predsjedao je posebnim pododborom *Senatskog Odbora za trgovinu* koji je održao saslušanja nekoliko dana nakon brodoloma. Saslušanja su započela 19. travnja 1912. godine u sastavu od ukupno 82 svjedoka koja su svjedočila o upozorenjima o ledu koja su ignorirana, neadekvatnom broju čamaca za spašavanje, brzini broda, neuspjehu obližnjih brodova da odgovore na Titanikove pozive u pomoć i tretmanu putnika različitih klasa. Također, u izvješću su iznesene kritike na ustaljene pomorske prakse, ali i pogrešne postupke i odluke graditelja i članova posade koji su pridonijeli katastrofi. Posebno je naglašen arogantan stav i blagonaklonost upravljanju na brodu. Saslušanja su zaključena 25. svibnja 1912. godine posjetom senatora Smitha Titanikovom sestrinskom brodu, *Olympic-u* sa svrhom intervjuiranja dijela njegove posade. Transkripti saslušanja pododbora, izdani kao dokument Senata 726 i objavljeni iste godine, bili su dugački preko 1100 stranica što pokazuje koliko je zapravo bila složena sama istraga.⁹¹

U konačnom izvješću pododbora, objavljenom 28. svibnja 1912., navodi se: "*Odbor nalazi da ova nesreća jasno ukazuje na potrebu donošenja dodatnog zakonodavstva za osiguranje sigurnosti života na moru.*" Analogno tome, Odbor je izdao brojne preporuke uključujući:⁹²

- revizije statuta kako bi se zahtijevao kapacitet čamca za spašavanje za svakog putnika,
- pravilno raspoređivanje i obuka članova posade,
- dodjela čamaca za spašavanje i vježbe za putnike prije polaska,
- regulacija radiotelegrafije i poboljšanja sigurnosti prekooceanskih putničkih parobroda.

Provođenje istrage dovelo je do značajnih reformi u međunarodnoj pomorskoj sigurnosti kao i do stvaranja organizacije *Međunarodne patrole za led*, odnosno ogranka američke obalne straže koja patrolira Atlantskim i Arktičkim oceanima tražeći sante leda.

5.4.2. Istraga britanskog Odbora za trgovinu

Istraga Britanskog Odbora za trgovinu započela je 3. svibnja 1912. godine. Na čelu skupine od pet procjenitelja imenovanih za sud bio je lord Mersey, povjerenik za olupine. Ova istraga

⁹¹ United States Senate: Committee on Commerce: „Titanic Disaster“, 1912., dostupno na: <https://www.senate.gov/artandhistory/history/resources/pdf/TitanicReport.pdf> (pristupljeno: 16.08.2023.)

⁹² *Ibid.*

trajala je sveukupno pet tjedana, s naglaskom na pitanju zašto se katastrofa dogodila, umjesto da je slijedila naglasak američke istrage na tome kako se tragedija dogodila.⁹³

Početkom istrage, pravni savjetnik i pravni zastupnik Odbora za trgovinu izdao je voditelju istrage popis od 26 pitanja. Navedena pitanja su pokrivala slijedeća područja:⁹⁴

- način upravljanja brodom i obavijest o ledu koji je zaprimio Titanik,
- način izgradnje broda,
- uloga broda SS Californian i razlog zbog kojeg nije pružena pomoć Titaniku sukladno tome što je bio najbliže mjestu tragedije.

Odgovore na postavljena pitanja dobivena su uzimanjem iskaza svjedoka i ispitivanjem od strane pravnih zastupnika subjekata obuhvaćenih istragom. Prema sudskim spisima moguće je uvidjeti kako je ispitano oko 100 svjedoka, a većina njih su bili časnici i članovi posade brodova Titanik, Carpathia i Californian. Ogromnu pažnju javnosti privukla su oprečna svjedočenja časnika sa broda SS Californian. Iz provedene istrage proizašli su sljedeći zaključci:⁹⁵

- samodopadnost Titanikovih časnika
- nedovoljan broj članova straže na Titaniku
- nedovoljan broj čamaca za spašavanje koji nisu bili u potpunosti napunjeni prema kapacitetu kao niti postojanje kvalificirane posade za vođenje tih čamaca
- nestručno rukovanje spuštenim čamcima u ocean

U suprotnim zaključcima u odnosu na istragu američkog Senatskog Odbora, britanski Odbor za trgovinu nije osudio pogreške Titanikova kapetana Smitha te tako nisu utvrdili njegovo kršenje zakona, propisa i pravila koji su doveli do nesreće. Prema izvješću, pogreška kapetana nije nemar već se radi o primjenjivanju dugogodišnje prakse u zapovijedanju koja se do tada nije pokazala opasnom. Odluka zapovjednika o ne smanjivanju brzine prilikom nailaska na ledeni brijeg odnosi se na to da je on učinio isto što bi i svaki drugi kvalificirani pomorac napravio u istovjetnoj situaciji. Praksa prolaska kroz ledenjak velikim brzinama u pravilu je pogrešna, te kao takvu ju je potrebno izmijeniti. Pravno gledajući – krivica je nepostojeća dok god pogreška ne postane nemar.⁹⁶

⁹³ Butler D.A.: *Nepotopiv – kompletna priča o RMS Titanic* 1998., str. 138.

⁹⁴ Lynch, D.: *Titanic: An Illustrated History*. New York: Hyperion, 1998., str. 182.

⁹⁵ British Board of Trade: *Loss Of Steamship Titanic Report*, dostupno na: <https://www.gutenberg.org/files/39415/39415-h/39415-h.htm> (pristupljeno: 16.08.2023.)

⁹⁶ Butler, *op. cit.* bilj (93), str. 145.

Naime, britanskom Odboru za trgovinu nije bilo u interesu kompaniju *White Star Line* optužiti za nemar jer bilo kakva šteta financijama ili ugledu kompanije bila bi smatrana lošom za britansko pomorstvo. Optužbe za nemar izazvale bi tužbe za naknadu štete koje bi izazvale milijunske gubitke i bankrot dok bi sudovi bili zatrpani velikim brojem slučajeva. Za posljedicu bio bi uočen gubitak većeg dijela primanja unosnog posla prijevoza putnika preko Atlantika.⁹⁷

Dakle, sukladno istrazi niti zapovjednik Titanika niti odbor nisu snositelji odgovornosti. Stoga je krivnja prebačena na zapovjednike i časnike broda SS Californian. Izvještaj navodi kako je brod Californian bio udaljen samo 10 nautičkih milja od Titanika i u mogućnosti progurati se kroz led do otvorenog mora bez da ugrozi sebe te tako pružiti pomoć brodu. Navedenim činom mnogi putnici su mogli biti spašeni. Međutim, zapovjednik tog broda Lord nije bio optužen niti je protiv njega pokrenuta istraga zbog pravnih tehnikacija.⁹⁸

5.4.3. Rasprava: Usporedna analiza istraga

I američka i britanska istraga u svojim završnim izvješćima posvećuju mnogo vremena davanju preporuka koje se tiču sigurnosti zaštite ljudskog života na moru. Oba su odbora zaključila da su postojeći propisi daleko zastarjeli i da ih je potrebno hitno revidirati. Osim općih prijedloga za poboljšanje sigurnosnih uvjeta, područja na koja su se najviše usredotočili bila su korištenje bežične tehnologije, radnje koje kapetani broda trebaju poduzeti u prisutnosti leda, propisi o čamcima za spašavanje i kodeksi brodogradnje.

Završno izvješće objavljeno 30. srpnja 1912. godine konačno zaključuje da je potonuće bilo isključiva posljedica sudara sa santom leda, a ne bilo kakva pogreška u načinu na koji je brod izgrađen (od tada su tehnički problemi s konstrukcijom također označeni kao čimbenici koji doprinose rizicima). Ujedno se označuje zapovjednike i časnike kao samodopadne i nedostatnog znanja u pogledu zapovijedanja, te se ističe premali broj čamaca za spašavanje. U pogledu potonjeg, američki Senatski odbor okrivljuje britanski za odobrenje premalog broja čamaca na brodu s obzirom da je ta organizacija bila odgovorna za pomorske propise. Britanski Odbor odbacio je optužbe istovremeno inzistirajući na postavljanju odgovarajućeg broja čamaca za spašavanje za sve ljude na brodu. Jedna od najvažnijih novosti koja je uvedena

⁹⁷ British Board of Trade: Loss Of Steamship Titanic Report, *op. cit.* bilj (95), (pristupljeno: 16.08.2023.)

⁹⁸ Lynch, *op. cit.* bilj (94), str. 190.

nakon potonuća bila je upravo revizija dotadašnjeg propisa o čamcima za spašavanje na putničkim brodovima.⁹⁹ Istražni odbori odlučili su da brodovi moraju nositi dovoljno čamaca za spašavanje za sve osobe na brodu. I britanski i američki istražni odbori dali su brojne preporuke za reviziju. Američki odbor predložio je da svaki brod ima dovoljno čamaca za spašavanje da zadrži sve putnike i posadu u slučaju nužde što je mjera koju su već poduzele parobrodne linije diljem svijeta nakon nestanka Titanika. Vježbe čamaca za spašavanje za posadu provodile bi se i bilježile u brodski dnevnik najmanje dva puta mjesečno, a zadaci bi bili raspoređeni tako da putnicima omoguće najkraći mogući put do spasilačkih čamaca. Planovi Britanskog odbora za reviziju propisa o čamcima za spašavanje bili su mnogo detaljniji. Smještaj čamaca na putničkim brodovima bazirao bi se na predviđenom broju putnika koji će se prevoziti, a ne na tonaži tereta. U posebnim slučajevima kada je Odbor za trgovinu smatrao da je opskrba čamaca za spašavanje za sve na brodu nepraktična, zahtjevi bi se u skladu s ovim prilagodili što bi uključivalo prilagodbu veličine i tipova čamaca kao i načina njihova smještaja. Svi čamci za spašavanje bili bi opremljeni „zaštitnim bokobranom“ da bi se spriječilo oštećenje prilikom spuštanja. Osim toga, Odbor je predložio da jedan ili više čamaca za spašavanje budu opremljeni nekim oblikom mehaničkog pogona odnosno motorom. Također, svi čamci bili bi ukrcani prije nego što brod započne svoje putovanje i bili bi opremljeni svjetiljkama, odgovarajućom opremom za signalizaciju i namirnicama. Nadalje, Odbor je preporučio da inspekcija čamaca za spašavanje Odbora za trgovinu u budućnosti bude stroža i preciznija.¹⁰⁰ Ujedno se predlagalo da se češće provode vježbe čamaca za spašavanje koje treba provesti na svim brodovima, zatim vježbe požara i vježbe nepropusnosti vrata i to što je prije moguće nakon isplovljavanja broda iz luke i onda ponovno za vrijeme plovidbe u odgovarajućim intervalima koji ne traju dulje od tjedan dana. Uz to, sve je potrebno zabilježiti u brodski dnevnik kao što je predložila i Američka istraga. Prije nego brod napusti luku, Odbor za trgovinu u obvezi je uvjeriti se da su ispunjeni svi zahtjevi i da posada zna plan učinkovitosti rada čamaca za spašavanje.¹⁰¹

Ono što je bilo zajedničko istragama je da su obje osudile postupke kapetana SS Californiana koji nije pomogao Titaniku dok je tonuo iako je bio u neposrednoj blizini. I američke i britanske

⁹⁹ Krist, S., How Titanic Changed Maritime Law, legal blog, 2017., dostupno na: <https://www.houstoninjurylawyer.com/titanic-changed-maritime-law/> (pristupljeno 26.03.2023.)

¹⁰⁰ British Wreck Commission's "Report on the Loss of the Titanic", July 1912., dostupno na: <https://www.titanicinquiry.org/BOTInq/BOTReport/botRepRec.php#a2> (pristupljeno 26.03.2023.)

¹⁰¹ *Ibid.*

istrage također su zajednički predložile razne sigurnosne preporuke, a 1913. godine u Londonu sazvana je prva *Međunarodna konferencija za zaštitu ljudskog života na moru*. Na konferenciji su izrađena pravila koja zahtijevaju da svaki brod ima prostor u čamcu za spašavanje za svaku ukrcanu osobu; da se za svako putovanje održavaju vježbe čamaca za spašavanje i budući da brod Californian nije čuo signale za pomoć s Titanika, brodovi su dužni održavati 24-satni radio kontakt. Iz svega navedenoga daje se zaključiti kako su obje istrage potaknule mnoge promjene na polju sigurnosti plovidbe koju je bilo potrebno podići na višu razinu.¹⁰²

5.5. Povijesni, nacionalni i međunarodni značaj

„RMS Titanik od velike je nacionalne i međunarodne povijesne, kulturne i znanstvene važnosti i zaslužuje odgovarajuću zaštitu.“

U.S. State Department

Povijesni značaj

Potonuće prekooceanskog putničkog broda Titanik najpoznatiji je brodolom u današnjoj kulturi čijim se pitanjem bave mnogi povjesničari. Poznata priča o katastrofi te ljudskoj drami i patnjama koje su preživljavali putnici, tema je mnogobrojnih knjiga, članaka i filmova. Titanik je priznat od strane Kongresa Sjedinjenih Država zbog svog nacionalnog i međunarodnog značaja te je na mnoge načine postao kulturna ikona. Također, katastrofa prouzročena potonućem rezultirala je brojnim spomen obilježjima diljem svijeta. Međutim, značaj statusa broda kao kulturne ikone nadilazi njegov povijesni značaj kao konačnog spomenika u čast onih života koji su izgubljeni u njegovom potonuću.¹⁰³

Nacionalni značaj

Osim povijesnog značaja, brodolom Titanika ima i izniman nacionalni značaj. Jedan je od najvećih dragulja svjetske pomorske baštine. Kao britanski-registrirani brod u američkom vlasništvu, Titanik predstavlja opipljivu poveznicu s pomorskom poviješću Sjedinjenih Država. Otkriven 1985. godine od strane američkog oceanografa Roberta Ballarda i tima s Oceanografskog instituta *Woods Hole* i njihovih stranih partnera, Titanik je i dalje usko

¹⁰² *Ibid.*

¹⁰³ Temple B.: *The Titanic: An Interactive History Adventure*, Capstone, 2016., str. 35.

povezan s akademskim poljima američke pomorske povijesti i znanosti o moru. Od svog 100.-og rođendana 31. svibnja 2010. godine, postao je "*lokacija arheoloških resursa*" kako je definirano u *Zakonu o zaštiti arheoloških resursa*. Artefakti i podaci otkriveni na lokaciji olupine nastavljaju do današnjih dana unaprjeđivati znanstveno razumijevanje o procesu podvodnog arheološkog očuvanja i biopropadanja. Stoga, u okviru nacionalnog značaja važan je dokument *R.M.S Titanic Maritime Memorial Act of 1986*, kojim su uređene prethodno navedene pretpostavke.¹⁰⁴

Međunarodni značaj

Veliki dio postojećeg međunarodnog prava koji se odnosi na pomorski promet i sigurnost razvio se kao rezultat havarije Titanika. Neposredno nakon potonuća 14. i 15. travnja 1912. godine, Titanik je izazvao reviziju zakonodavstva u pomorskom pravu koje je odjeknulo u cijeloj međunarodnoj zajednici. Iz navedenog je proizašlo usvajanje prve *Međunarodne konvencije o zaštiti ljudskog života na moru (SOLAS)*. *SOLAS* je mijenjan nekoliko puta i još uvijek je najvažniji ugovor koji se bavi pomorskom sigurnošću. Uz bok *SOLAS Konvenciji*, doprinos Titanika na međunarodnom polju je i uspostava međunarodne organizacije za rješavanje pomorske sigurnosti, poznatije kao *Međunarodne pomorske organizacije (IMO)*. Proslavom 35. Svjetskog dana pomorstva, *IMO* se prisjetio 100. obljetnice potonuća Titanika, što je upravo bio jedan od glavnih razloga osnivanja organizacije.¹⁰⁵

¹⁰⁴ Davenport Hines R.: *Titanic Lives: Migrants and Millionaires, Conmen and Crew*, HarperCollins Publishers, 2012., str. 306. – 308.

¹⁰⁵ U.S. Department of Commerce: National Oceanic and Atmospheric Administration: International Section: *R.M.S. Titanic – History and Significance*, dostupno na: <https://www.noaa.gov/gc-international-section/rms-titanic-history-and-significance>, (pristupljeno: 14.08.2023.)

5.6. Utjecaj pomorske havarije Titanika na međunarodno pomorsko pravo

Kao posljedica potonuća Titanika uzrokovano je izglasavanje i izmijenjivanje konvencija i zakona kojima se željelo izbjeći novu pomorsku katastrofu sličnih razmjera. Donošenjem i izmjenom pravne regulative koja se odnosi na izgradnju brodova bilo je potrebno osigurati bolje sigurnosne procedure i konstrukciju, stalan kontakt broda s drugim brodovima na moru i obalnim radio postajama te mogućnost ostvarivanja naknade za pomorske štete. Upravo su okolnosti potonuća Titanika i veliki gubitak života koji ga je pratio potaknule međunarodnu zajednicu da ozbiljno revidira svoje propise koji se tiču sigurnosti na moru.

5.6.1. *The Radio Act of 1912.*

Regulacija radiotelegrafije u SAD-u bila je sporna već godinama prije katastrofe iz dva glavna razloga:¹⁰⁶

1. antimonopolski zakon nije primijenjen na telekomunikacije na isti način na koji je bio primijenjen na robu. *American Telephone and Telegraph Co.* uspješno je lobirala kod vlade i javnosti da se smatra reguliranim "prirodnim" monopolom, te je bila u procesu izrade sporazuma s Ministarstvom pravosuđa
2. roba, posebice nafta, smatrana je glavnim objektom antimonopolskog zakona, a godinu dana prije katastrofe, Vrhovni sud SAD-a potvrdio je nalog Ministarstva pravosuđa. Tada je postojalo vrlo malo radioregulacije te je ista bila izuzetno slabo regulirana.

Savezna regulacija radija započela je *Zakonom o bežičnim brodovima* od 24. lipnja 1910., koji je zabranjivao svakom parobrodu koji prevozi ili ima dozvolu za prijevoz pedeset ili više osoba da napušta bilo koju američku luku, osim ako nije opremljen učinkovitim uređajima za radio komunikaciju uz vodstvo vještog operatera.

Međutim, Zakon iz 1910. nije regulirao dodjelu frekvencija niti zahtijevao licenciranje radija, što je bilo potrebno korigirati. Štoviše, katastrofa Titanika potencirala je rješavanje pitanja o emitiranju i ograničenjima monopola u ranim ciklusima tehnološke prilagodbe. Tehnički gledano, problem s Titanikovim radiotelegrafskim sustavom bio je u tome što je koristio bežičnu tehnologiju koja je bila zastarjela jer je sustav na kojem se bazirao (Marconijev sustav "iskre") apsorbirao gotovo svu frekvencijsku širinu i stvarao smetnje za sve druge brodove

¹⁰⁶ Aitken, Hugh. *Syntony and Spark: The Origins of Radio*. Princeton University Press, 1992, p. 272.

unutar signalne udaljenosti. Stoga je Kongres donio *Zakon o radiju* u kolovozu 1912. godine (javni zakon 264) kao prvu saveznu uredbu o svim radijskim prijenosima u Sjedinjenim Državama.¹⁰⁷ Potaknut nesrećom Titanika ranije iste godine, ovaj zakon nalaže obučenicima radija da prate signale opasnosti za svaki putnički brod u američkim vodama. Odredba je trebala smanjiti smetnje na stanicama za hitne slučajeve, ali i oblikovati radijsko emitiranje koje je još uvijek bilo u povojima. Nadalje, zakon zahtijeva da sva morska plovila imaju 24-satni radio sustav kako bi ostali u kontaktu s drugim brodovima na moru i obalnim radio postajama. Osim toga, nakon donošenja ovog zakona, svi radijski operateri bili su dužni dobiti licencu radi promicanja vjerodostojnosti i odgovornosti. Zakon je dao ovlast izdavanja dozvola i provedbe Ministarstvu trgovine i rada kako bi mogao nametnuti novčane kazne do 2.500 dolara, zaplijeniti opremu za emitiranje ili opozvati licencu emiterima koji se nisu pridržavali zakona. Zbog svih nabrojanih noviteta na polju radioregulacije, Zakon iz 1912. se smatra presedanom za sve ostale propise koji su uslijedili nakon njega.¹⁰⁸

5.6.2. *International Ice Patrol, 1914.*

Od najranijih putovanja u Sjeverni Atlantik sante leda su prijetile plovilima te to pitanje desetljećima nije bilo adekvatno regulirano. Tek s havarijom Titanika budi se javni zahtjev za međunarodnom kooperativnom akcijom u rješavanju opasnosti u plovidbi i dolazi do osnutka *Međunarodne patrole na ledu*. Odmah po potonuću sastala se *Međunarodna konferencija o sigurnosti života na moru* u Londonu te u sklopu *SOLAS konvencije* potpisala sporazum o uspostavi stalne patrole na ledu u područjima najopasnijim za brodarstvo. Sporazumom je istaknuto kako je Patrola osnovana primarno sa svrhom upozorenja o položaju santa leda svih onih pomorskih brodova koji putuju na području Europe, Kanade i Sjedinjenih Američkih Država. Izvorno je bilo trinaest država koje su potpisale *Konvenciju SOLAS* pri čemu su se nacije složile podijeliti troškove u skladu s formulom koja približno procjenjuje njihov stupanj individualne koristi. Ovaj dogovor o dijeljenju ažuriran je tijekom godina kako su se obrasci dostave mijenjali i kako su nove države pristupale ugovoru. Financijskim odnosima patrole upravlja Ministarstvo vanjskih poslova SAD-a koje svakoj državi naplaćuje njezin udio u troškovima. Isprva je ovaj udio bio fiksni postotak koji se povremeno mijenjao revizijom

¹⁰⁷ Institute for Telecommunication Sciences: August 1912: Federal Regulation of U.S. Airwaves Begins, dostupno na: <https://its.ntia.gov/this-month-in-its-history/august-1912> (pristupljeno: 17.08.2023.)

¹⁰⁸ Revolutions in Comunnications: Radio and the Titanic, dostupno na: <https://revolutionsincommunication.com/features/radio-and-the-titanic/> (pristupljeno: 17.08.2023.)

ugovora. Posljednjih godina, udio u troškovima temeljio se na postotku svake zemlje sudionice u ukupnoj tonaži tereta koji prolazi područjem patrole tijekom sezone leda. Od 2007. godine vlade država koje doprinose funkcioniranju *Međunarodne patrole na ledu* uključivale su: Belgiju, Kanadu, Dansku, Finsku, Francusku, Njemačku, Grčku, Italiju, Japan, Nizozemsku, Norvešku, Panamu, Poljsku, Španjolsku, Švedsku, Ujedinjeno Kraljevstvo i Sjedinjene Države čija obalna straža ujedno preuzima i odgovornost vođenja *Međunarodne patrole na ledu*.¹⁰⁹

5.6.3. *The Jones Act, 1920.*

Jonesov zakon, poznat i kao *Zakon o trgovačkoj mornarici* iz 1920., savezni je zakon koji uređuje rad plovila u američkim vodama, kao i prava pomorskih radnika nakon ozljede na radu. Nastao je nakon što je RMS *Titanik* potonuo 1912. godine. Gotovo 700 članova posade poginulo je tada u tragediji, otvorivši oči vladi i građanima o opasnostima rada na brodu i potrebi normiranja njihovih prava na drugačiji način. Kao što je napomenuto, rad članova posade broda izuzetno je opasan posao. Pomorci su svakodnevno izloženi opasnostima ne samo od vremenskih nepogoda, podvodnih objekata i drugih nevolja na otvorenom moru, već i od nemara svojih poslodavaca i ostalih članova posade. Kada se radnici na brodu ozlijede tijekom radnog vremena, zaslužuju ujedno i naknadu za dobivene ozljede. Iz tog razloga, Savezna vlada Sjedinjenih Američkih Država donijela je *Jonesov zakon* koji u suštini treba osigurati zaštitu pomoraca prilikom obavljanja njihovih radnih dužnosti.¹¹⁰ Drugim riječima, zakonom se pomorcima omogućuje dodatna zakonska zaštita u vidu prava na podnošenje odštetnih zahtjeva prouzročenih nemarom zbog nastale neprilike na radnom mjestu. Pravni procesi i prava dostupna prema *Jonesovu zakonu* razlikuju se od tradicionalnih zahtjeva za naknadu štete radnicima. S tradicionalnom radničkom kompenzacijom, pomorac surađuje sa svojim poslodavcem i njihovim pružateljem osiguranja kako bi osigurali pokriće za svoje ozljede. Nasuprot tome, *Jonesov zakon* zahtijeva da se podnese tužba za nadoknadu štete. Navedenim pravom na podnošenje zahtjeva za naknadu štete pomorac se može poslužiti samo ako dokaže da je poslodavac ili drugi član posade barem djelomično kriv za nesreću ili ozljedu koja ga je zadesila na brodu. Primjerice, zahtjev se može podnijeti ako je ozljeda rezultat lošeg održavanja

¹⁰⁹ U.S. Department of Homeland Security – United States Coast Guard: International Ice Patrol – About Us, dostupno na: <https://www.navcen.uscg.gov/international-ice-patrol-about-us> (pristupljeno: 18.08.2023.)

¹¹⁰ Cornell Law School: Legal Information Institute: Jones Act, dostupno na: https://www.law.cornell.edu/wex/jones_act (pristupljeno: 17.08.2023.)

plovila ili neodgovarajuće sigurnosne obuke. Zbog toga je iznimno važno da se vlasnik plovila pridržava svoje zakonske obveze i održava brod sigurnim i sposobnim za plovidbu jer u protivnom morati će snositi odgovornost. S druge pak strane, ukoliko pomorac isključivo svojom krivnjom zadobije ozljede na radnom mjestu, ne primjenjuju se odredbe propisa i pomorac se ne može osloniti na *Jonesov zakon*.¹¹¹

5.6.4. *Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972. (COLREGs)*

Konvencija iz 1972. godine koja je stupila na snagu 5 godina kasnije, osmišljena je da ažurira i zamijeni *Propise o sudaru* iz 1960. godine koji su usvojeni u isto vrijeme kada i revidirani *SOLAS*. Radi se o međunarodnom dokumentu koji broji 41 pravilo podijeljenih u 6 grupacija, a koji se tiču uređenja obaveze brodova kada su jedan drugom u vidokrugu s naglaskom na pitanju prednosti prolaska. Sastav mu čini još i 4 priloga koja uređuju tehničke detalje glede opreme: svjetla (boje i položaj), dnevne oznake, zvučne signale i međunarodne signale za uzbunjivanje. Jedna od najvažnijih inovacija u *COLREG-u* svakako je pravilo 10 koje daje detaljne smjernice za određivanje sigurne brzine, rizika od sudara i ponašanja plovila.

U pravilu da je ova *Konvencija* bila usvojena i djelovala za vrijeme Titanika sa sigurnošću se može zaključiti kako do potonuća ne bi došlo. Unutar *COLREG Konvencije* pogreške prouzročene na Titaniku mogu se pronaći na više mjesta. Tako je propisano pravilo 36 (Signali za privlačenje pažnje) i pravilo 37 (Signali za poziv u pomoć) koji nisu bili unificirani niti propisani u vrijeme tragedije. Osim toga, pravilo broj 5 koje utvrđuje način držanja plovidbene straže je pravilo koje bi gotovo sigurno spriječilo sudar s ledenim brijegom. Primjerice u noćima bez mjeseca i s mirnim morem potrebno je više odnosno nekoliko promatrača s dalekozorima u promatranju različitih dijelova horizonta. Na Titaniku su bila postavljena samo dva na pramačnom jarbolu bez posjedovanja dalekozora te nisu na vrijeme mogli zapaziti ledeni santu. Također, *COLREG* u svom pravilu 6 nalaže da je brod dužan ploviti sigurnom brzinom u svakom trenutku. Suprotno tome, zapovjednik Titanika plovio je brzinom od 23 čvora u području gdje se moglo utvrditi postojanje ledenjaka. Prema *COLREG-u*, ukoliko bi došlo do odstupanja od njegovih pravila pri čemu bi zapovjednik doveo brod u opasnost ili do

¹¹¹ Gilbert Adams Law Offices: Admiralty & Maritime Workplace Injury Law, dostupno na: <https://www.gta-law.com/personal-injury-attorney/jones-act/> (pristupljeno: 17.08.2023.)

smrtnih slučajeva gotovo sigurno bi se kazneno progonio na sudovima u parničnim postupcima što kod Titanika nije bio slučaj.¹¹²

5.6.5. *International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974. (SOLAS)*

S obzirom da je potonuo Titanika bilo jedno od najsmrtonosnijih mirnodopskih pomorskih katastrofa u povijesti, kao takvo ubrzo je postalo katalizator mnogih promjena na području pomorskog prava. Međunarodna zajednica spremno se okupila u svrhu uspostavljanja globalnih pomorskih standarda i propisa za promicanje sigurnosti plovidbe, od kojih je daleko najvažnija *Konvencija o zaštiti ljudskih života na moru (SOLAS)*. Zbog velikog broja novacija koje je ozakonila, smatra se najznačajnijim od svih međunarodnih sporazuma o sigurnosti trgovačkih brodova. Prva verzija *SOLAS-a* donesena je 1914. godine no nije dočekala stupanje na snagu zbog izbijanja Prvog svjetskog rata te je ponovno donesena 1929. s istim nazivom i svrhom. Istu su slijedile revizije 1948., 1960. (prvi puta usvojena pod okriljem *Međunarodne pomorske organizacije*) te naposljetku 1974. koja je i danas na snazi uz mnoge promjene i ažuriranja donesenih u vidu protokola. Glavnina dokumenta odnosi se na utvrđivanje sposobnosti pomorskih brodova za plovidbu s prvenstvenim ciljem zaštite putnika, posade i ostalih osoba na brodu. Ujedno se *Konvencijom* nameće i obveza spašavanja ljudskih života. Ta obveza treba uključiti uspostavu, rad i održavanje sustava za sigurnost plovidbe, a ujedno biti izvediva s obzirom na gustoću pomorskog prometa i plovidbene opasnosti. Sama *konvencija* podijeljena je u dvanaest glava (poglavlja), a za pravo spašavanja najznačajnije su glava III. koja se tiče opreme i uređaja za spašavanje te glava V. vezana uz sigurnost plovidbe.

Kako *SOLAS* najvećim dijelom povezujemo s Titanikom i posljedicama havarije, na mnogim mjestima u dokumentu vidljivi su utjecaji brodoloma koji su zaslužni za nadogradnju pomorskog prava spašavanja:¹¹³

¹¹² International Maritime Organization: Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972 (COLREGs), dostupno na: <https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/COLREG.aspx> (pristupljeno: 17.08.2023.)

¹¹³ International Maritime Organization: Surviving disaster – The Titanic and SOLAS, dostupno na: <https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Safety/Documents/TITANIC.pdf> (pristupljeno: 07.08.2023.)

- *Ledena patrola*

U prvom izdanju *SOLAS*-a 1914., nakon pomorske katastrofe Titanika, postavljene su ledene patrola u sjevernom Atlantiku.

- *Razglas*

Na Titaniku nije postojao sustav razglasa te su vijesti filtrirane prema putnicima objavljivane polako, istovremeno povećavajući paniku i zbunjenost. Prema *SOLAS-u*, svi putnički brodovi moraju biti opremljeni razglasom.

- *Dizajn čamca za spašavanje*

Čamci za spašavanje na Titaniku bili su otvoreni i nisu štitali od hladnoće te je nekolicina putnika na njima preminula zbog hipotermije. Prema *SOLAS-u*, čamci za spašavanje moraju biti potpuno ili djelomično zatvoreni. Na putničkim brodovima, djelomično zatvoreni čamci za spašavanje mogu se koristiti kao takvi, ali obveza je da imaju sklopivi krov.

- *Brzina plovidbe oko leda*

Komisija za Titanik donijela je odluku kako je prevelika brzina presudila pogubnom sudaru sa santom leda. Prema *SOLAS-u*, kada se prijavi opasnost na led, zapovjednik svakog broda noću obvezan je upravljati brodom umjerenom brzinom ili promijeniti kurs.

- *Obuka posade u vježbi čamca za spašavanje i broj čamaca*

Posada Titanika nije bila obučena za utovar i spuštanje čamaca za spašavanje. Usto, velika većina čamaca nije bila u potpunosti popunjena putnicima jer viši časnici nisu znali hoće li isti moći podnijeti punu opterećenost. *SOLAS* propisuje obvezu sudjelovanja svakog člana posade u redovnim vježbama te im se omogućuje pristup priručnicima za obuku. Također, putnički brodovi moraju nositi dovoljno čamaca za spašavanje (od kojih se neki mogu zamijeniti splavima za spašavanje) za sve putnike. Na Titaniku nije održana vježba čamaca za spašavanje što je uzrokovalo nespremnost putnika. Sukladno III. poglavlju „napuštanje broda“ i protupožarna vježba moraju se održavati jednom tjedno na svim putničkim brodovima.

- *Uzbuna u nevolji*

Titanik je koristio radio koji je imao ograničeni domet od 200 nautičkih milja, dok prema *SOLAS*- u brodovi imaju mogućnost komuniciranja globalno putem satelita.

- *Odiijela za uranjanje*

Temperatura mora kada je Titanik potonuo bila je ispod nule. Prema *SOLAS-u*, određeni broj odijela za uranjanje moraju posjedovati i putnički i teretni brodovi, uglavnom za spasilačke službe.

- *Padobrani za evakuaciju*

Veliki broj putnika na Titaniku iskakao je kroz prozore i vrata u čamce za spašavanje pritom često ozljeđujući sebe ili druge putnike. Uvođenjem padobrana za hitnu evakuaciju, spuštanje putnika postaje sigurnije i učinkovitije.

- *Lokacija spasilačkih brodova i najbližih pomorskih luka*

Kopnena postaja u Cape Raceu, Newfoundland te brodovi *Carpathia* i *Californian* čuli su poziv za pomoć s Titanika, ali zračni valovi glasili su kao pucketanje i položaj Titanika krivo je protumačen. S EPIRB-ovima i sustavima globalnog pozicioniranja, položaj broda u nevolji može se poslati automatski.

Uz standardizaciju sigurnosne opreme i zahtjeva za inspekciju te provedbu sigurnosnih propisa koji reguliraju gradnju brodova i plovidbu, *SOLAS* je bio prvi instrument koji je pozivao na uspostavu obalnog pomorskog traganja i spasilačke (*SAR*) službe.¹¹⁴ Poglavlje V. ujedno nameće i opću obvezu zapovjednicima da pomognu brodovima u nevolji. Zapovjednik broda na moru koji je u poziciji da može pružiti pomoć, dužan je po primitku poziva o osobama koje su u opasnosti na moru, nastaviti punom brzinom prema njima, kao što je to pokazala svojim primjerom *Carpathia*. Po mogućnosti uz pružanje obavijesti spasilačkoj službi o pozicioniranju osoba i svom naumu da spasi iste. Neudovoljavanje ovakvoj obvezi povlači odgovornost zapovjednika i dovodi do određenih sankcija. Naime, uslijed neispunjavanja ove dužnosti zapovjednik se izlaže kaznenoj odgovornosti prema provedbenom zakonodavstvu svoje

¹¹⁴ Parent J., No Duty to Save Lives, No Reward for Rescue: Is that Truly the Current State of International Salvage Law?, *Annual Survey of International & Comparative Law*, Volume 12 (2006), Issue 1, str. 94.

države. Uz obvezu spašavanja, navedena međunarodna konvencija propisuje i oslobađanje od spašavanja u nekoliko slučajeva. U tim slučajevima ne snosi se odgovornost. Dakle, ne postoji obveza spašavanja ukoliko se opravdano smatra da spašavanje ne bi bilo uspješno, ako je vlastiti brod u opasnosti, primitkom obavijesti da pomoć više nije potrebna te spoznajom da je za spašavanje odabran drugi brod i da je isti prihvatio zadatak spašavanja.

5.6.6. *Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976. (LLMC)*

Konvencija zamjenjuje Međunarodnu konvenciju o ograničenju odgovornosti vlasnika pomorskih brodova koja je potpisana u Bruxellesu 1957. godine, a stupila je na snagu 1968. godine. Ograničenja su navedena za dvije vrste potraživanja: potraživanja za gubitak života ili tjelesne ozljede i potraživanja na ime imovine. Prema *Konvenciji* iz 1976. godine, ograničenja su postavljena na 333.000 SDR-a za osobna potraživanja za brodove koji ne prelaze 500 tona uz dodatni iznos na temelju tonaže. Za ostala potraživanja obračunavaju se dodatni iznosi temeljeni na tonaži brodova čija tonaža iznosi preko 500 tona. *Konvencijom* se predviđa praktički neraskidiv sustav ograničenja odgovornosti. Brodovlasnici i spašavatelji mogu ograničiti svoju odgovornost, osim ako se "*dokaže da je šteta nastala njegovim osobnim činom ili propustom, počinjenim s namjerom prouzročenja takve štete, ili nesmotreno i sa znanjem da bi takva šteta vjerojatno nastala*".

U vrijeme Titanika pravila vezana uz kompenzaciju štete bila su drugačija. U to vrijeme brodovlasnik je odgovarao samo do iznosa koliko je procijenjena „preostala vrijednost broda“. Pojam preostala vrijednost broda podrazumijevala je sve materijalno što je spašeno prije potonuća ili ostalo iza broda na površini. Čamci za spašavanje jedino je što je preostalo od Titanika. Prema tome, svi koji su bili materijalno oštećeni na bilo koji način u potonuću Titanika i uz njih naknadni zahtjevi od obitelji koji su izgubili svoje članove trebali su se naplatiti iz iznosa kojeg je vlasnik broda dobio za čamce za spašavanje koji su bili korišteni za spas putnika.¹¹⁵

¹¹⁵ International Maritime Organization: Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims (LLMC), dostupno na: [https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/Convention-on-Limitation-of-Liability-for-Maritime-Claims-\(LLMC\).aspx](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/Convention-on-Limitation-of-Liability-for-Maritime-Claims-(LLMC).aspx), (pristupljeno: 18.08.2023.)

5.6.7. International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978. (STCW)

Nakon tragedija koje su se dogodile na prekooceanskim brodovima poput Titanika sa tisućama smrtno stradalih putnika, vlade odlučuju regulirati obrazovanje i osposobljavanje posade i osoblja koji su zaposleni na brodovima.

Konvencija STCW iz 1978. godine prva je uspostavila osnovne zahtjeve za obuku, izdavanje svjedodžbi i stražarenje pomoraca na međunarodnoj razini. Prethodno su standarde obuke, izdavanja svjedodžbi i držanja straže časnika i ovlaštenja utvrđivale pojedinačne vlade, obično bez pozivanja na praksu u drugim zemljama. Kao rezultat toga, standardi i postupci uvelike su varirali. Izmjene i dopune iz 1995. godine, koje je usvojila *Konferencija*, predstavljale su veliku reviziju *Konvencije*, kao odgovor na prepoznatu potrebu da se *Konvencija* ažurira i da se odgovori kritičarima koji su isticali mnoge nejasne fraze, poput "na zadovoljstvo uprave", što je rezultiralo različitim tumačenjima. Izmjene i dopune iz 1995. godine stupile su na snagu 1. veljače 1997. Jedna od glavnih značajki revizije bila je podjela tehničkog aneksa na propise, podijeljene na poglavlja i novi *STCW kodeks* u koji su preneseni mnogi tehnički propisi. Drugim riječima, *Konvencija* sadrži osnovne zahtjeve koji se zatim proširuju i objašnjavaju u *Kodeksu*. Dio *A Kodeksa* je obavezan. Minimalni standardi osposobljenosti potrebni za pomorsko osoblje detaljno su navedeni u nizu tablica. Dio *B Kodeksa* sadrži preporučene smjernice koje imaju za cilj pomoći strankama u provedbi *Konvencije*. Predložene mjere nisu obvezne, a navedeni primjeri samo su namijenjeni ilustraciji kako bi se mogli ispuniti određeni zahtjevi *Konvencije*. Općenito, preporuke predstavljaju pristup koji je usklađen s raspravama unutar *IMO-a* i konzultacijama s drugim međunarodnim organizacijama. Podjela propisa na ovaj način olakšava zadatak njihove revizije i ažuriranja.¹¹⁶

Još jedna velika promjena bio je zahtjev da stranke *Konvencije* moraju dostaviti detaljne informacije *IMO-u* u vezi s administrativnim mjerama koje su poduzete kako bi se osigurala usklađenost s *Konvencijom*. Osim navedenog, poglavlje I, pravilo I/7 revidirane *Konvencije*, od stranaka zahtijeva dostavu detaljnih informacija i o tečajevima obrazovanja i osposobljavanja, postupcima certificiranja i drugim čimbenicima relevantnim za provedbu.

¹¹⁶ International Maritime Organization: International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW), dostupno na: <https://www.imo.org/en/ourwork/humanelement/pages/stcw-conv-link.aspx> (pristupljeno: 18.08.2023.)

5.6.8. *R.M.S Titanic Maritime Memorial Act of 1986.*

U pogledu nacionalnog značaja američki Kongres izglasao je *R.M.S. Titanic Maritime Memorial Act* iz 1986. (*Zakon iz 1986.*) kojim se mjesto olupine Titanika regulira kao međunarodni pomorski spomenik za reguliranje istraživanja i odgovarajućih aktivnosti spašavanja na tom mjestu. Spomenuti akt upućuje Sjedinjene Američke države da započnu pregovore o međunarodnom sporazumu za pokretanje multinacionalnih napora za očuvanje. Stoga je Kongres uputio Ministarstvo vanjskih poslova Sjedinjenih Država na pregovore o međunarodnom sporazumu s Ujedinjenim Kraljevstvom, Kanadom, Francuskom i drugim zainteresiranim zemljama za provedbu svrhe i ciljeva *Zakona* iz 1986. godine. Aktom se upućuje i na razvoj smjernica za istraživanje i spašavanje olupine, no glavnina se ipak bazira na priznavanju mjesta nalazišta kao međunarodnog pomorskog spomenika u ime onih koji su izgubili živote u tragičnom potonuću.¹¹⁷

5.6.9. *R.M.S Titanic – 2017. Act Legislation*

Dana 5. svibnja 2017. godine potpisan je *Zakon o konsolidiranim proračunskim sredstvima za 2017.* (javni zakon 115-31). Članak 113. *Zakona* propisuje: „*Za fiskalnu godinu 2017. i svaku fiskalnu godinu nakon toga, nitko ne smije provoditi bilo kakvo istraživanje, spašavanje ili drugu aktivnost koja bi fizički promijenila ili poremetila olupinu ili mjesto olupine RMS Titanika osim ako to nije odobrilo Ministarstvo trgovine prema odredbama Sporazuma o brodolomu broda RMS Titanic. Ministar trgovine poduzet će odgovarajuće radnje za provedbu ovog odjeljka u skladu s Ugovorom.*“

Prema članku 4. *Sporazuma*, svaka stranka treba poduzeti "*odgovarajuće radnje*" za provedbu mjera poduzetih u skladu sa *Sporazumom* protiv svojih državljana i plovila koja plove pod njezinom zastavom i zabraniti aktivnosti na svom teritoriju, uključujući svoje pomorske luke, teritorijalno more i terminale na moru, koji nisu u skladu s *Ugovorom*. Ovaj se zakon nadovezuje na prethodni zakon koji je zahtijevao *Međunarodni sporazum* i *Smjernice za istraživanje*, i ako se smatra prikladnim, spašavanje Titanika.

¹¹⁷ U.S. Department of Commerce: National Oceanic and Atmosphere Organization: R.M.S Titanic Maritime Memorial Act of 1986, dostupno na: <https://www.noaa.gov/gc-international-section/rms-titanic-maritime-memorial-act-of-1986> (pristupljeno: 18.08.2023.)

Međunarodni sporazum stupa na snagu nakon što ga ratificiraju najmanje dvije zemlje. Ne očekuje se da će zakonodavstvo kojim se provodi sporazum imati značajan utjecaj na savezni proračun. Ministarstvo vanjskih poslova Sjedinjenih Država, 2009. godine prosljedilo je Kongresu prijedlog *Zakona za zaštitu R.M.S. Titanik*. To je rezultiralo dvostranačkim prijedlogom zakona "*Zakon o očuvanju pomorskog spomenika Titanica iz 2012.*" Ovakav dvostranački prijedlog zakona unaprijediti će zaštitu od pljačke i neznanstvenog spašavanja te osigurati poštivanje znanstvenih pravila za istraživanje, oporavak ili spašavanje koje će pomoći u očuvanju R.M.S. Titanik za sadašnje i buduće generacije.¹¹⁸

5.6.10. R.M.S Titanic - Međunarodni ugovor

Dana 18. studenog 2019. godine Sjedinjene Države su deponirale svoje prihvaćanje *Sporazuma o brodolomu Titanika* u Ujedinjenom Kraljevstvu, čime je ovaj važan sporazum između Sjedinjenih Država i Ujedinjenog Kraljevstva stupio na snagu. Nakon stupanja na snagu *Sporazuma*, Ujedinjeno Kraljevstvo je izmijenilo svoje provedbeno zakonodavstvo kako bi potvrdilo da se zahtjevi licenciranja primjenjuju na aktivnosti koje se odnose na očuvanje ili čuvanje artefakata pronađenih izvan trupa olupine. Od 1994. godine *Okružni sud* Sjedinjenih Američkih Država za istočni okrug Virginije ima admiralsku nadležnost nad tužbom spašavanja koju je pokrenula *RMS Titanic, Inc.*, američka tvrtka koja ima pravo posjeda spašavatelja na mjestu olupine Titanika. Konkretno, ugovori i uvjeti izričito zahtijevaju da se zbirkom artefakata „*upravlja u skladu s profesionalnim standardima priznatim u Smjernicama NOAA-e, Međunarodnom sporazumu i Dodatnim pravilima, te federalnim propisima koji uređuju skrb nad arheološkim nalazima u federalnom vlasništvu i pod upravom zbirke.*”¹¹⁹

¹¹⁸ U.S. Department of Commerce: National Oceanic and Atmosphere Organization: R.M.S Titanic - 2017 Act Legislation, dostupno na: <https://www.noaa.gov/gc-international-section/rms-titanic-2017-act-legislation> (pristupljeno: 18.08.2023.)

¹¹⁹ U.S. Department of Commerce: National Oceanic and Atmosphere Organization: R.M.S Titanic – International Agreement, dostupno na: <https://www.noaa.gov/office-of-general-counsel/gc-international-section/rms-titanic-international-agreement> (pristupljeno: 19.08.2023.)

6. ZAKLJUČAK

Dužnost pružanja pomoći onima koji su u opasnosti na moru odavno je dobro utvrđena norma prava mora koja je uvjetovala nastanak instituta spašavanja u pomorskom pravu. Kroz pravo spašavanja primarno se odražava solidarnost ljudi i spremnost na pomoć u za život opasnim situacijama koje se mogu pojaviti u plovidbi. Svoje prve začetke institut nalazi još u zbirci otočana Rodosa koji su na svoj način interpretirali spašavanje na moru te davali nagradu za koristan ishod spašavanja. Njihovim stopama krenuli su i Rimljani koji su spašavanje klasificirali kao posloводство bez naloga. S obzirom na važnost i svoju učestalost u praksi spašavanje nije izgubilo na svom značaju sve do danas. Podatak da se plovidbena djelatnost obavlja na području više država, iziskivala je potrebu prvobitne običaje kodificirati intervencijom zakonodavaca u pravnu regulativu odnosno dovesti do formiranja univerzalnih pravnih normi. Tome doprinosi porast broja pomorskih nesreća početkom 19. stoljeća čime su osnovni humanitarni razlozi za spašavanje života na moru postali beznačajni u osiguravanju razvoja pravila međunarodnih ugovora koja nameću obvezu pomoći osobama u nevolji. Ovakav dramatičan gubitak života na moru dodatno je pojačao važnost spašavanja koje je i dalje moglo ostati neregulirano jer sve do 1910. godine nije postojala nijedna međunarodna konvencija koja bi uređivala tu obvezu. U tom kontekstu, situacija na pravnom planu počinje napredovati te se javlja sve više međunarodnih rasprava s istim ciljem – stvaranja jedinstvenog propisa. Četiri najvažnija međunarodna pravna dokumenta bitna za institut spašavanja proizašla u ostvarivanju prethodne svrhe su: *Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o pružanju pomoći i spašavanju na moru* (1910.), *Međunarodna konvencija o spašavanju* (1989.), *Međunarodna konvencija o zaštiti ljudskog života na moru* (1974.), s izmjenama, *SOLAS*, te *Konvencija o traganju i spašavanju, SAR*, (1979.).

U navedenim dokumentima razrađuje se pravo spašavanja kao pomorski pravni institut koji objedinjuje pravne norme tipične za pravo mora i karakteristične za različite sfere društvenih odnosa: kako humanitarnih tako i gospodarskih, kako privatnopravnih tako i javnopravnih. Izričito pojam spašavanja predstavlja svaku korisnu i potrebnu pomoć te uslugu pruženu imovini i/ili osobama koje se nalaze u opasnosti i pogibelji na moru. Akciju spašavanja potrebno je pružiti u skladu s važećim pravnim instrumentima i na odgovarajući način. Aktivnost spašavanja odnosi se na zaštitu i očuvanje broda, osoba i stvari koji se nalaze na brodu od opasnosti koja prijeti brodu prilikom plovidbe. Pritom, da bi se jedna akcija

okarakterizirala kao spašavanje, potrebno je da je poduzeta dobrovoljno prema pomorskoj imovini ili osobama koje se nalaze u neposrednoj opasnosti pri čemu je opasnost realna i prema intenzitetu jaka, te naposljetku iz nje proizlazi koristan učinak. U tom smislu, moderno pomorsko spašavanje temelji se na tri osnovna načela: dobrovoljnosti, opasnosti te postulatu „*bez uspjeha nema nagrade*“. Ugovor o spašavanju nije nužno temeljno načelo, ali se u praksi najčešće primjenjuje te se može definirati kao bilo koji ugovor čija je svrha izvođenje operacije spašavanja u vezi s brodom ili drugom imovinom koja je u opasnosti u bilo kojim plovnim vodama. Većina pomorskih operacija spašavanja provodi se upravo prema posebnim ugovorima. Glavna značajka većine ovih ugovora je da se spašavatelj obvezuje pružiti usluge spašavanja, a da nije unaprijed siguran da će postići pozitivan rezultat. Pravo na naknadu nastaje tek kada spašavatelj postigne takav rezultat. Osnovna teza je da učinak prihvatljive nagrade za spašavanje treba potaknuti spašavatelja da pomogne u bilo kojoj situaciji nesreće kako bi spasio brod, imovinu i, što je najvažnije, život i spriječio zagađenje. Sukladno navedenome, nagrada za spašavanje je oblik naknade koji se daje onima koji dobrovoljno pružaju svoje usluge u spašavanju života i imovine. Iz svega iznesenoga proizlazi da je pravni institut spašavanja na moru vrlo složen i nedovoljno proučen, a sudska praksa prilično kontradiktorna, pogotovo ako su takvi odnosi komplicirani, a tiču se sudara brodova, tegljenja i slično. Shodno tome, treba nadalje raditi na polju istraživanja pravnih normi i pravnih odnosa koji uređuju spašavanje na moru.

Najveća prekretnica u razvoju pomorskog prava spašavanja pojavila se na samom početku pravnog reguliranja instituta te otvorila mnoga neodgovorena pitanja. Razumijevanje uzroka brzog potonuća Titanika neophodno je kako bi se spriječile slične nesreće u budućnosti. Stoga su se nakon potonuća počeli unositi novi elementi u dotadašnji pravni okvir uz također formiranje novih dokumenata i novih sustava zaštite s ciljem sprečavanja havarija ovakvih razmjera. Promjene u dizajnu broda i sigurnosnim propisima nakon katastrofe bile su učinkovite u smanjenju žrtava nesreća na moru, a sastavni su dio *SOLAS konvencije* koja i danas označava standard prema kojemu se neophodno ravnati kako bi sigurnost posade i putnika na brodovima bila na visokoj razini.

No, iako se mislilo da se ovakva pomorska katastrofa neće više ponoviti uslijed svih poduzetih mjera i promjena, 100 godina kasnije ponovila se pogreška na brodu Costa Concordia. Nakon

incidenta koji se dogodio na brodu *Costa Concordia*, *IMO* je zahtijevao ozbiljno razmatranje svih lekcija iz havarije i ujedno preispitivanje međunarodnih pomorskih sigurnosnih propisa. Kao i nakon *Titanika*, jedno od glavnih pitanja za rješavanje nakon potonuća broda *Costa Concordia* bilo je usmjereno na sigurnost plovidbe velikih prekoceanskih brodova i ujedno sigurnost putnika na istima te na prebacivanje tisuće putnika u čamce za spašavanje u razumnom vremenu. Naime, problemi s kojima su se putnici susreli pri spuštanju čamaca za spašavanje dok je brod bio nagnut s jedne strane, dokazuje kako i dalje postoje takve prepreke unatoč naporima pomorske industrije da ih riješi. Osim nedostatka čamca za spašavanje i njihovog porinuća u vodu, obje havarije prati i pitanje spremnosti posade da se nosi s takvim hitnim slučajem. Na *Costa Concordiji* panika je nadvladala dužnost posade te je poznato kako su mnogi njeni članovi skakali u čamce za spašavanje kako bi sami sebe spasili. Dodatna zamjerka hitnom postupku je činjenica da nije provedena sigurnosna vježba kao što je nakon *Titanika* nalagao Britanski odbor za reviziju propisa o čamcima za spašavanje kao i *SOLAS* svojim detaljnim odredbama. Za nepridržavanje odredbi *SOLAS-a* zaslužan je i kapetan broda *Costa Concordie* zbog donesene pogrešne odluke da ne poštuje službenu brodsku rutu koja prolazi oko pet milja od obale otoka te ujedno isključivanje broskog sustava računalne navigacije. Također, zamjerka u krivoj procjeni zapovijedanja brodom odnosi se na to da je nakon nasukavanja bilo potrebno više od sat vremena da se izda naređenje evakuacije svih putnika na brodu što je izazvalo veliku paniku. Donošenjem novih pravila, zahtijevalo se poštivanje i pravila u pogledu stalnog kontakta broda s drugima na moru i obalnim radio postajama te isplati pravedne naknade za pomorske ozljede. Nakon potonuća, američki i britanski istražni odbori odlučili su da brodovi naprosto moraju imati dovoljno čamaca za spašavanje za sve putnike na brodu. Osim toga, vježbe i pregledi čamaca za spašavanje postali su ustaljeno pravilo kako bi se izbjegla nova nesreća s tragičnim posljedicama.

S obzirom na sve izneseno, izvodi se zaključak da usprkos tehnološkom napretku i gradnji gotovo „nepotopivih“ brodova, unatoč unaprjeđivanju pravnih pravila i postavljanju normi s ciljem sprečavanja takvih propusta, havarije se nastavljaju događati. Iako je s revidiranom i unaprijeđenom pravnom regulativom donesenom nakon *Titanika* veliki dio pomorskih nesreća spriječen ili s ublažim posljedicama, i dalje je potrebno ostaviti prostor za daljnju nadogradnju prava. Nužno je obratiti pozornost na poštivanje zakonskih odredbi u pogledu konstrukcija, izgradnje brodova te opremanju istih. U tom kontekstu, valja redovito provoditi detaljne kontrole plovila i njihove prilagodbe postojećim pravnim normama kako bi se što ranije otkrio mogući problem i spriječile potencijalne katastrofalne posljedice. Obaveza svakog broda mora

biti osiguravanje čamaca za spašavanje za svakog putnika te odgovaranje na pozive u pomoć ukoliko se potonja može pružiti bez opasnosti za vlastiti brod. Za akcije spašavanja jedan od ključnih faktora uspješnosti leži i u posadi broda i adekvatnom postupanju u opasnosti. Slijedom toga prioritet treba biti što bolje obučiti članove posade i spašavatelje za spašavanje. Pravilnim školovanjem upoznati će se sa vodećim pravnim pravilima i steći praksu kako u izvanrednim situacijama pribrano i optimalno obavljati svoju radnu dužnost. Osim posade broda, naglasak treba staviti i na putnike te na obavezno provođenje sigurnosnih vježbi kako bi što kvalitetnije bili upoznati s procedurom spašavanja u slučaju potrebe. Također, održavanjem stalnog kontakta broda s drugim brodovima i razvijanjem radiotelegrafije osigurava se pravilna provedba akcija spašavanja, a u konačnici i suzbijanje havarija na moru. Dakle, poštivanjem svega navedenog uz daljnje razvijanje pravnog sustava u pogledu spašavanja na moru ostvaruje se značajan napredak u uspješnosti spašavanja i nadograđivanju sigurnosti u plovidbi.

LITERATURA

Knjige i članci

1. Adascalitei, O., 2018. "The 1989 Salvage Convention and the protection of the environment – should the actual compromise continue?," Juridical Tribune (Tribuna Juridica), Bucharest Academy of Economic Studies, Law Department, vol. 8(Special), October, 2018.
2. Aitken, Hugh. *Syntony and Spark: The Origins of Radio*. Princeton University Press, 1992, p. 272.
3. Attard, F.G., The duty of the shipmaster to render assistance at sea under international law. Netherlands: Brill Nijhoff, 2020.
4. Baughen S.: *Shipping Law*, Taylor & Francis, 2015.
5. Bolanča D.: Spašavanje ljudi i imovine na moru i devijacija kao „Izuzetni slučajevi“ u prijevozu stvari morem, UPP, v.33 (3-4), 249-262, 1991.
6. Bolanča, D., Pezelj, V., Amižić Jelovčić, P. Salvage at sea-from Roman law to modern time, ius romanum 2:238-250, Split, 2018.
7. Bralić, T., Slišković, M.: Najveće tankerske nezgode, naše more : znanstveni časopis za more i pomorstvo, Vol. 53 No. 3-4, Split, 2006.
8. Branka Milošević Pujo: *Traganje i spašavanje na moru*, Dubrovnik, 2006.
9. Butler D.A.: *Nepotopiv – kompletna priča o RMS Titanic* 1998.
10. Chen L.: Recent developments in the Law of salvage In.: *The international Journal of Marine and Coastal Law*. Vol. 16, No. 4, P.686-698, P. 686, 200.
11. Colombis J.C.: *Diritto Internazionale marittimo*, Rim, 1953.
12. Ćorić D., Posebna naknada prema Konvenciji o spašavanju iz 1989., vol. 38, br. 149-152, Zagreb, 1996.
13. Davenport Hines R.: *Titanic Lives: Migrants and Millionaires, Conmen and Crew*, HarperCollins Publishers, 2012.
14. Garzke, William H., David K. Brown, and Arthur Saniford, "The Structural Failure of the Titanic," *Oceans Conference Record (IEEE)*, vol. 3 (1994), pp. 138-148.
15. Grabovac I.: Spašavanje na moru i zaštita morskog okoliš, *Rad Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti, Razred društvenih znanosti* 48=510(2011) : 291-300
16. Grabovac, I. Doprinos nekih međunarodnih konvencija sigurnosti plovidbe, *Pomorski zbornik*, Split, Vol. 40, 2002.

17. Hare, J. Shipping Law and Admiralty Jurisdiction in South Africa, second edition, 2009., Chapter 7, Salvage
18. Huybrechts M.: Marine Insurance at the Turn of the Millennium, European Institute of Maritime and Transport Law, 2000.
19. International Convention on Salvage, 1989., Treaty series No. 93 (1996)
20. Kaplan, Titanic: A History of Legal Controversy on the Eve of a New Expedition, The Lawyers Committee For Cultural Heritage Preservation, June, 2020.
21. Lansakara F.: Maritime Law of Salvage and Adequacy of Laws Protecting the Salvors' Interest. TransNav, the International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation, Vol. 6, No. 3, pp. 431-435, 2012.
22. Liu, H..Environmental protection services and salvage law: emerging issues in perspective, WMU reasearch report series, No. 14, October 2020.
23. Lynch, D.: Titanic: An Illustrated History. New York: Hyperion, 1998.
24. Malashkina, N., Law Reform in the International Regime of Salvage: The Insurance Perspective, FACULTY OF LAW Lund University, 2010.
25. Mandaraka – Sheppard A.: Modern Admiralty Law, Taylor & Francis Group, 2011.
26. Manning, George, The Theory and Technique of Ship Design (New York: John Wiley and Sons, Inc., 1956), pp. 25-53.
27. Marex Titanic, Inc. v. Wrecked & Abandoned Vessel, 805 F. Supp. 375, 377 (E.D. Va. 1992), rev'd on procedural grounds, Marex Titanic, Inc. v. Wrecked & Abandoned Vessel, 2 F.3d 544 (4th Cir. 1993).
28. Marinović Z., Mudrić M.: Moderni izazovi prava spašavanja i zaštita Jadrana, Zagreb, 2011.
29. Newson H.: The Law of Salvage, Towage, and Pilotage. Biblio Bazaar, USA; 2010., P 54
30. Nikčević Grdinić J.: Pravni osvrt na spašavanje imovine na moru, PPP, god. 54, 2015.
31. Novković, S.: Carpathia i Titanic, slušačka revija broj 38/39, 2002.
32. Novković, S.: Titanic, Hrvati u katastrofi stoljeća, Naklada Jesenski i Turk, Zagreb, 2005.
33. Novković, S.: Titanic: između povijesti i mitologije, Zagreb, 1997.
34. Ole Varmer O., Blanco, C.M., The Case for Using the Law of Salvage to Preserve Underwater Cultural Heritage: The Integrated Marriage of the Law of Salvage and Historic Preservation, Journal of Maritime Law & Commerce, Vol. 49, No. 3, July, 2018.

35. Parent J., No Duty to Save Lives, No Reward for Rescue: Is that Truly the Current State of International Salvage Law?, *Annual Survey of International & Comparative Law*, Volume 12 (2006), Issue 1, str. 94
36. Pavić, D.: *Pomorske havarije i osiguranje*, Pomorski fakultet Sveučilišta u Splitu, Split, 2003.
37. Pavić, D.: *Pomorsko imovinsko pravo*, Književni krug, 2006.
38. Petrinović R., Plančić B., Mandić N., *Lloyd's Open Form (LOF 2010) Revision – More Effective Protection of Marine Environment*, Vol. 56 No. 1-2, Split, 2009.
39. Petrinović, R., Plančić, B., *Hrvatsko pravo spašavanja u uvjetima europskih integracija*, vol. 46, br. 161, Split, 2007.
40. *R.M.S. Titanic, Inc. protiv uništenog i napuštenog broda*, 924 F. Supp. 714, 716 (E.D. Va. 1996).
41. Reeder, John, *Brice on Maritime Law of Salvage*, Sweet & Maxwell, 2011.
42. Rogers, Patrick, Anne-Marie O'Neill, and Sophronia S. Gregory, "Sunken Dreams," *People*, vol. 49, no. 10 (March 1998), pp. 44-51.
43. Røsæg E.: *The duty to rescue refugees and migrants at sea*, Universitz of Oslo, 2020.
44. Saez, Alvarez, P., *From maritime salvage to IMO 2020 strategy: Two actions to protect the environment*, Private Law Department, Av. de la Universidad, s/n, 11405 Jerez de la Frontera, University of Cadiz, Spain, September 2021, Volume 170
45. *Salvage: Titanic Jurisprudence in United States Federal Court*, 2012.
46. Stanković, P., *Nova Međunarodna konvencija o spašavanju na moru*, vol. 31, br. 122/124., Rijeka, 1989.
47. Temple B.: *The Titanic: An Interactive History Adventure*, Capstone, 2016.
48. Varner, E., *R.M.S. Titanic: Underwater Cultural Heritage's Sacrifice*, 2012.
49. Wilder, M. A., *Application of Salvage Law and the Law of Finds to Sunken Shipwreck Discoveries*, *Defense Counsel Journal*, 2000.
50. Wilkinson, P., *Titanic: katastrofa na moru*, Impresum, Zagreb, 2012.
51. Zekala, M.: *Liability and Salvage: Titanic Jurisprudence in United States Federal Court*, 2012, str. 1077

Normativni akti

1. Convention for the Unification of Certain Rules of Law respecting Assistance and Salvage at Sea, (Brussels, 23 September 1910)
2. International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974, <https://treaties.un.org/doc/publication/unts/volume%201184/volume-1184-i-18961-english.pdf>
3. International Convention on Salvage, 1989., Treaty series No. 93 (1996), https://www.pravo.unizg.hr/_download/repository/1989_Salvage_convention.pdf
4. International Maritime Organization (IMO), International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974 [https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\),-1974.aspx](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS),-1974.aspx)
5. Međunarodne konvencije o standardima izobrazbe, izdavanju svjedodžbi i držanju straže pomoraca (STCW), 1978.
6. Odluka o proglašenju zakona o potvrđivanju Međunarodne konvencije o spašavanju, 1989., NN 9/1998-78
7. Rodoški zakon mora – tekst, Bizantska era, oko 800 AD., http://www.stexboat.com/books/maritime_law/Rhodian_Law_Sea.htm
8. SOLAS Chapter V – 1/7/02 SOLAS CHAPTER V SAFETY OF NAVIGATION, https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/343175/solas_v_on_safety_of_navigation.pdf

Sudska praksa

1. Marex Titanic, Inc. v. Wrecked & Abandoned Vessel, 805 F. Supp. 375, 377 (E.D. Va. 1992), rev'd on procedural grounds, Marex Titanic, Inc. v. Wrecked & Abandoned Vessel, 2 F.3d 544 (4th Cir. 1993.)
2. R.M.S. Titanic, Inc. protiv uništenog i napuštenog broda, 924 F. Supp. 714, 716 (E.D. Va. 1996.
3. R.M.S. Titanic, Inc. v. Wrecked & Abandoned Vessel, 742 F. Supp. 2d 784 (E.D. Va. 2010.)

4. R.M.S. Titanic, Inc. v. Wrecked & Abandoned Vessel, 920 F. Supp. 96 (E.D. Va. 1996.)

Internetski članci

1. "The Conventions of Maritime Law." The American Journal of International Law, vol. 6, no. 2, 1912, pp. 488–91. JSTOR, str. 488., <https://www.jstor.org/stable/2187469?seq=1>
2. Britannica: Aftermath and investigation, <https://www.britannica.com/topic/Titanic/Aftermath-and-investigation>
3. British Board of Trade: Loss Of Steamship Titanic Report, <https://www.gutenberg.org/files/39415/39415-h/39415-h.htm>
4. British Wreck Commission's "Report on the Loss of the Titanic", July 1912., <https://www.titanicinquiry.org/BOTInq/BOTReport/botRepRec.php#a2>
5. Cornell Law School: Legal Information Institute: Jones Act, https://www.law.cornell.edu/wex/jones_act
6. European Commission: Search and rescue (SAR) as an obligation under international law, https://home-affairs.ec.europa.eu/policies/migration-and-asylum/migration-management/search-and-rescue_en
7. Friedell, Steven F., Compensation and Reward for Saving Life at Sea, 77 MICH. L. REV. 1218 (1979)), str. 1218: <https://repository.law.umich.edu/mlr/vol77/iss5/3>
8. Gilbert Adams Law Offices: Admiralty & Maritime Workplace Injury Law, <https://www.gta-law.com/personal-injury-attorney/jones-act/>
9. https://e-justice.europa.eu/10/HR/international_law
10. <https://its.ntia.gov/this-month-in-its-history/august-1912>.
11. Institute for Telecommunication Sciences: August 1912: Federal Regulation of U.S. Airwaves Begins, <https://its.ntia.gov/this-month-in-its-history/august-1912>
12. International Maritime Organization (IMO), International Convention on Salvage, <https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-on-Salvage.aspx>
13. International Maritime Organization (IMO), Status of Conventions, <https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/StatusOfConventions.aspx>
14. International Maritime Organization: Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims (LLMC)

- [https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/Convention-on-Limitation-of-Liability-for-Maritime-Claims-\(LLMC\).aspx](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/Convention-on-Limitation-of-Liability-for-Maritime-Claims-(LLMC).aspx)
15. International Maritime Organization: Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972 (COLREGs), <https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/COLREG.aspx>
 16. International Maritime Organization: International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974, [https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\),-1974.aspx](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS),-1974.aspx)
 17. International Maritime Organization: International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW) <https://www.imo.org/en/ourwork/humanelement/pages/stcw-conv-link.aspx>
 18. International Maritime Organization: Surviving disaster – The Titanic and SOLAS, <https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Safety/Documents/TITANIC.pdf>
 19. Kerr, Michael. “The International Convention on Salvage 1989: How It Came to Be.” The International and Comparative Law Quarterly, vol. 39, no. 3, 1990, pp. 530–56. JSTOR, str. 530-535. , <http://www.jstor.org/stable/760115>
 20. Krist, S., How Titanic Changed Maritime Law, legal blog, 2017., <https://www.houstoninjurylawyer.com/titanic-changed-maritime-law/>
 21. National Oceanic and Atmosphere Administration: International Section: R.M.S Titanic – Salvage, U.S. Department of Commerce, <https://www.noaa.gov/gc-international-section/rms-titanic-salvage>
 22. NOAA, National Oceanic and Atmospheric Administration, RMS Titanic-Salvage, <https://www.noaa.gov/gc-international-section/rms-titanic-salvage>
 23. Paris T., Spašavanje u slučaju pomorske nesreće: Što kaže Zakonik?, www.burzanautike.com 09-2021
 24. Pravni Fakultet Rijeka, Pomorske havarije, repozitorij, str. 6. https://www.pfri.uniri.hr/web/dokumenti/uploads_nastava/20190208_194956_vio_PO_MORSKE_HAVARIJE_I_OSIGURANJE.pdf
 25. Pravni fakultet Zagreb, Pomorske nesreće: sudar brodova, spašavanje i zajednička havarija, repozitorij, https://www.pravo.unizg.hr/_download/repository/Pomorske_nesrece_sudar_spasavanje_zajednicka_havarija%5B1%5D.pdf
 26. Revolutions in Communications: Radio and the Titanic, <https://revolutionsincommunication.com/features/radio-and-the-titanic/>

27. RMS Titanic Maritime Memorial Act, 1986.,
https://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/USA_1986_Act.pdf
28. U.S. Department of Commerce: National Oceanic and Atmosphere Organization: R.M.S Titanic Maritime Memorial Act of 1986, <https://www.noaa.gov/gc-international-section/rms-titanic-maritime-memorial-act-of-1986>
29. U.S. Department of Commerce: National Oceanic and Atmosphere Organization: R.M.S Titanic - 2017 Act Legislation, <https://www.noaa.gov/gc-international-section/rms-titanic-2017-act-legislation>
30. U.S. Department of Commerce: National Oceanic and Atmosphere Organization: R.M.S Titanic - International Agreement, <https://www.noaa.gov/office-of-general-counsel/gc-international-section/rms-titanic-international-agreement>
31. U.S. Department of Commerce: National Oceanic and Atmospheric Administration: International Section: R.M.S. Titanic – History and Significance, <https://www.noaa.gov/gc-international-section/rms-titanic-history-and-significance>
32. U.S. Department of Homeland Security - United States Coast Guard: International Ice Patrol - About Us <https://www.navcen.uscg.gov/international-ice-patrol-about-us>,
33. U.S. Department of Homeland Security - United States Coast Guard: International Amalgamated International & U.S. Inland Navigation Rules, <https://www.navcen.uscg.gov/navigation-rules-amalgamated>
34. United States Senate: Committee on Commerce: „Titanic Disaster“, 1912., <https://www.senate.gov/artandhistory/history/resources/pdf/TitanicReport.pdf>
35. Whiting, Jim. "Titanic - Not Enough Lifeboats." Nonfiction Minute, iNK Think Tank, 31 May 2018, www.nonfictionminute.org/the-nonfiction-minute/Titanic-Not-Enough-Lifeboats