

Mr. sc. Željko GALIĆ, asistent, Pravni fakultet, Mostar

ODREĐIVANJE I RASPODJELA NAGRADE ZA SPAŠAVANJE NA MORU

Sažetak

Tijekom povijesti stalno se susreću nastojanja i naponi čovjeka da u opasnostima i pogibeljima na moru izbavi brod, putnike i stvari s broda. Instituti spašavanja i nagrade za spašavanje na moru poglavito su aktualni danas zbog prirode pomorske djelatnosti i velike opasnosti za pomorsku sredinu u ekološkom smislu.

U radu autor razrađuje okolnosti i različite situacije u praksi, o kojima ovisi pravo na nagradu, kao i mjerila za raspodjelu nagrade za spašavanje na moru. Ta problematika obrađena je u svjetlu važećih propisa, ponajprije Republike Hrvatske, Bosne i Hercegovine, međunarodnih konvencija, sudske i arbitražne prakse te pravne teorije. Zbog dinamičnosti i kompleksnosti odnosa koji ovdje nastaju istaknuta je potreba stalnog usklađivanja ove materije sa suvremenim dostignućima u svim područjima znanosti.

I. Uvod

U današnje vrijeme povezanosti, ovisnosti i međusobnog utjecaja subjekata međunarodne zajednice promet ima bitno značenje za uspješno uspostavljanje međusobnih veza. Pomorski promet, uz cestovni, svakako čini najstariju granu prometa, pa je normalno da se to odrazilo i na vrlo rano razvijanje grane pomorskog prava.

More, kao sredina u kojoj se čovjek kreće, još je i danas puno opasnosti, kao i djelatnost, oruđe i stvari koji se koriste na plovilima. Zbog toga se događa da su brod, osobe i teret na brodu često u nevolji, što zahtijeva da im se pruži pomoć.

U opasnostima i pogibeljima na moru tijekom povijesti nailazimo na nastojanja i napore čovjeka da izbavi brod, putnike i stvari na brodu iz nevolje i sačuva pomorsku sredinu u ekološkom smislu, tj. na spašavanje kao stari institut pomorskog prava.

Tema ovoga rada zanimljiva je zbog specifičnosti, aktualnosti i praktičnog značenja. Naime, uz moralni i zakonski imperativ koji navodi pomorce da pomažu jedni drugima, nesumnjivo je značenje i materijalne koristi - nagrade za spašavanje, koja pokatkad može biti presudna za konačan ishod slučaja pogibelji na moru i akcije spašavanja.

Spašavanje bismo općenito mogli opisati kao nastojanje da se netko ili nešto izbavi, sačuva od nevolje, pogibelji, opasnosti i propasti; a nagradu (za spašavanje) kao priznanje (u ovom slučaju materijalno, a ne simbolično) za djelo, rad, zasluge, uspjeh spašavanja, odnosno plaća i naknada za obavljeni posao.

Od novijih pravnih izvora treba spomenuti da su neposredno poslije Drugog svjetskog rata na cijelom području bivše Jugoslavije vrijedila načela Konvencije o spašavanju iz 1910., na koju smo legalno bili vezani ranijim ratifikacijama od Austro-Ugarske, Italije i Kraljevine Jugoslavije. Godine 1966. bio je donesen Zakon o spaša-

vanju na moru i unutrašnjim plovnim putovima. Taj propis je 1978. godine prestao važiti, a njegove odredbe prenesene su u Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi.¹

Uredbom sa zakonskom snagom o preuzimanju i primjenjivanju saveznih zakona, koji se u Bosni i Hercegovini primjenjuju kao republički zakoni (Službeni list RBiH, 2/92.), u Bosni i Hercegovini su, između ostalih, preuzeti i primjenjuju se savezni Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi, osim članka 36. stavak 2., članka 114. stavak 3., članka 163. do 165., članka 1015. do 1017., članka 1038. do 1043. i članka 1045., te Zakon o obalnom moru i epikontinentalnom pojasu SFRJ, osim članaka 5., 16., 20. i 21.²

U Republici Hrvatskoj danom stupanja na snagu Pomorskog zakonika (u daljnjem tekstu: Zakonik) prestaje važiti Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi u dijelu koji se odnosi na pomorsku plovidbu.³

S obzirom na različito vrijeme donošenja, Zakonik u odnosu na bivši savezni Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi ide korak naprijed, jer sadrži nova rješenja iz međunarodnih konvencija.

II. Pravna obilježja spašavanja i nagrade za spašavanje

1. Obveza spašavanja

Plovidba morem i danas predstavlja stvarnu opasnost za čovjeka. Osim opasnosti za ljudske živote i imovinu, koja je stoljećima bila izložena riziku propasti za vrijeme plovidbe, danas je očito da se to ne odnosi samo na imovinu i ljudske živote vezane uz plovidbu nego i za sredinu (okoliš) u kojoj čovjek živi.

Dakle, u pomorskom pravu formiralo se načelo obveznog spašavanja osoba, a odavno je prihvaćeno stajalište da je u interesu društva da se spašavateljima za uspješno spašavanje ugrožene imovine na moru dodjeljuje nagrada za spašavanje.

Prema domaćem pravu, zapovjednik broda dužan je spašavati osobe koje su u životnoj opasnosti i u slučaju da se one tome protive, odnosno da se spašavanju osoba protivi zapovjednik broda na kojem se te osobe nalaze.⁴

Spašavatelj je onaj tko samoinicijativno ili na poziv pristupi spašavanju ljudi i imovine u opasnosti na moru ili unutrašnjim plovnim putovima, a da za to nije na njegovoj strani postojala ranija pravna obveza ni potreba samoodržanja, ili spašavatelj je svaka osoba koja pruža usluge u izravnoj svezi sa spašavanjem ili pružanjem pomoći.⁵

Spašavatelji mogu biti: brodar broda spašavatelja, posada broda spašavatelja, posada ugroženog broda, putnici s broda spašavatelja, putnici s ugroženog broda, peljari, specijalizirani spašavatelji, tegljač kao spašavatelj.

¹ Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi objavljen je u Službenom listu SFRJ, 22/77., 13/82., 30/85., 84/89. i 29/90.).

² Objavljen je u Službenom listu SFRJ, 49/87. i 57/89.

³ Pomorski zakonik (Narodne novine, 17/1994., 74/1994. i 43/1996.) stupio je na snagu 23. ožujka 1994. godine.

⁴ Poblize: P. Stanković, Pomorske havarije, Rijeka, 1982., str. 74.-97.

⁵ I. Grabovac, Hrvatsko pomorsko pravo i međunarodne konvencije, Split, 1995., str. 63.

Konvencija o spašavanju iz 1910. godine člankom 14. isključila je svoju primjenu na ratne i javne brodove. Protokol o izmjeni te konvencije iz 1967. prenosi odredbe Konvencije i na ratne i javne brodove (čl. 1.).⁶

Smatra se da se nikad ne javljaju dva potpuno ista slučaja spašavanja na moru. Ipak, spašavanje se većinom svodi na uži krug tehničkih akcija: odsukanje, gašenje požara, tegljenje onesposobljenog broda, sprječavanje potonuća ili prevrtanja, praćenje ugroženog broda i slično.

2. Nagrada za spašavanje osoba

Nagrada za spašavanje, u pravilu, ne duguje se za spašavanje osoba. Samo iznimno nacionalna zakonodavstva priznaju nagradu za spašavanje osoba.⁷ Nagrada za spašavanje osoba može se dobiti kao dio nagrade za spašavanje imovine pod uvjetom da je u spašavanju sudjelovalo više spašavatelja, od kojih su jedni spašavali samo osobe, a drugi samo imovinu. Tada sud spašavateljima osoba dodjeljuje pravedni dio nagrade koju su ostvarili spašavatelji imovine (odredbe Konvencije iz 1910., čl. 9.; Konvencija iz 1989., čl. 16.; jednako i Zakonik, čl. 783.). Po načelima građanskog prava spašavatelj osoba ima pravo na naknadu troškova, štete i izmakle dobiti ako je brod na kojem se nalaze osobe u opasnosti ili su te osobe krive za nastalu štetu ili gubitak.⁸

U teoriji se raščlanjuju tri pravne situacije, tri kategorije djelovanja, o kojima ovisi hoće li spašavatelj ljudskih života imati pravo na nagradu.⁹

1. Spašavatelj ili spašavatelji trebaju spašavati istodobno i zajedno imovinu i osobe. Takve je situacija kad, npr., spašavatelj, neki tegljač, spašava brod u opasnosti i time istodobno posadu ili putnike na brodu.

Sudovi i danas pri odmjeravanju nagrade osobito cijene usluge pružene putničkom brodu, a spašavatelji života i imovine dobivaju veću nagradu nego oni koji su spašavali samo imovinu, jer pogibelj za živote na brodovima spašavatelja ili brodu koji se spašava često je znak velikog stupnja opasnosti za imovinu.

2. Druga je situacija odvojeno spašavanje života i imovine, kad spašavatelj ili spašavatelji izdvojeno, neovisno, pristupaju spašavanju imovine, a drugi spašavaju živote ne sudjelujući u spašavanju imovine. U takvim slučajevima spašavatelj ljudskog života ima pravo na tzv. pravedni dio nagrade za spašavanje priznate spašavatelju broda i stvari s broda, a uvjet je da je ista nezgoda izazvala potrebu pružanja pomoći ili spašavanja.

3. Treća je kategorija spašavanje života bez prateće kombinacije spašavanja imovine. To je često slučaj čistog spašavanja ljudi, i to je tipičan primjer kada se odriče pravo na nagradu spašavateljima, a prema odredbama obiju konvencija o spašavanju (Bruxelles 1910. i London 1989.).

⁶ I. Grabovac, Konvencije pomorskog imovinskog prava s komentarom, Split, 1986., str. 91.

⁷ U V. Britaniji i Italiji se ta nagrada svodi na naknadu troškova i mogućih gubitaka, a samo Nizozemska priznaje nagradu u punom smislu.

⁸ B. Jakaša, Udžbenik plovidbenog prava, Zagreb, 1979., str. 337.

⁹ I. Grabovac, Spašavanje ljudskih života na moru i pravo na nagradu, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, 32/39-40, Split, 1995., str. 24.

3. Nagrada za spašavanje imovine

Spašavatelju imovine pripada pravedna nagrada ako je spašavanje dalo koristan rezultat. Visina nagrade ne može iznositi više od vrijednosti spašenog broda ili spašenih stvari.

Nagrada za spašavanje imovine (broda i stvari s broda) može biti utvrđena u ugovoru na osnovi nagodbe. Ako nagrada nije utvrđena ugovorom, određuje je sud.

U Zakoniku se kaže da spašavatelju pripada "pravična nagrada".¹⁰

Prema odredbi članka 785. st. 2., "visina nagrade ne može iznositi više od vrijednosti spašenog broda odnosno spašenih stvari". To je ujedno krajnja granica brodareve odgovornosti. Smatra se da samo koristan rezultat znači spašavanje.

Kod utvrđivanja visine vrijednosti spašenih stvari treba uzimati u obzir i iznos vozarine koji je spašavanjem tereta na brodu u opasnosti očuvan, jer je vozarina netjelesna stvar, te je i nju Zakonik imao u vidu.

III. Određivanje nagrade za spašavanje

1. Uređenje nagrade u međunarodnim konvencijama

Važnije međunarodne konvencije¹¹ za razmatranje problematike spašavanja na moru i nagrade za spašavanje su:

- Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o pružanju pomoći i spašavanju na moru, Bruxelles, 1910. (*Convention for the Unification of Certain Rules of Law respecting Assistance and Salvage at Sea*). Objavljena je u Službenim novinama Kraljevine Jugoslavije, 285A-XCIV, 6. prosinca 1931., a revidirana je Protokolom iz 1967. o izmjeni Međunarodne konvencije za izjednačenje nekih pravila o pružanju pomoći i spašavanju na moru iz 1910. Objavljen je u Službenom listu SFRJ, Međunarodni ugovori, 26/1971.;

- Konvencija o izjednačenju nekih pravila o pružanju pomoći i spašavanju zrakoplova ili od strane zrakoplova na moru, Bruxelles, 1938.;

- Međunarodna konvencija o spašavanju, London, 1989.;

- Međunarodna konvencija o zaštiti ljudskih života na moru (SOLAS);

- Međunarodna konvencija o potrazi i spašavanju na moru, Hamburg, 1979.

¹⁰ Zakonik, čl. 785., st. 1.

¹¹ Republika se Hrvatska Ustavnom odlukom o suverenosti i samostalnosti 8. listopada 1991. godine te člankom 33. Zakona o sklapanju i izvršavanju međunarodnih ugovora (Narodne novine, 53/91.) obvezala na primjenu međunarodnih ugovora koje je sklopila ili kojima je pristupila bivša SFRJ i u Republici Hrvatskoj, ako nisu u suprotnosti s Ustavom i pravnim poretkom Republike Hrvatske, a u skladu s pravnim načelima o sukcesiji država glede ugovora. Notifikacije o sukcesiji upućene su depozitarima međunarodnih konvencija, te se Hrvatska od 8. listopada 1991. godine smatra njihovom strankom (Narodne novine - Međunarodni ugovori, 1/92.).

Bosna i Hercegovina je Uredbom sa zakonskom snagom o preuzimanju i primjenjivanju saveznih zakona koji se u BiH primjenjuju kao republički zakoni (Službeni list RBiH, 2/92.) preuzela savezni Zakon o zaključivanju i izvršavanju međunarodnih ugovora (Službeni list SFRJ, 5/78., 2/89. i 47/89.) kao i savezne zakone koji se odnose na ratifikaciju međunarodnih ugovora i sporazuma. Tako je Bosna i Hercegovina iskazala spremnost da se smatra članicom konvencija i bilateralnih međunarodnih sporazuma koje je ratificirala ili zaključila bivša Jugoslavija.

Jedan od temeljnih razloga što se pristupilo izradi i donošenju Konvencije o spašavanju (*Internation Convention on Salvage*, 1989.) je stimuliranje spašavatelja u situacijama kada bi trebalo spašavati brod od kojega prijeti opasnost od onečišćenja morskog okoliša (npr. tankeri s teretom), a moguće je da izostane uspjeh u spašavanju broda i tereta, jer stroga primjena načela *no cure - no pay* (tradicionalni postulat da se ne dobiva nagrada ako su pružene usluge ostale bez rezultata) odvraća spašavatelja od spašavanja kada mu prijeti rizik neuspjeha, a to znači gubitak nagrade, bez obzira na uloženi trud i sredstva uz moguću odgovornost za učinjene štete.

Konvencija iz 1989. u sklopu nagrade uvodi novu kategoriju, tzv. posebnu naknadu, koja u određenom smislu korigira načelo *no cure - no pay*, a Zakonik je reproducirao odredbe o posebnoj naknadi.¹²

2. Elementi (mjerila) za utvrđivanje visine nagrade za spašavanje

Sud će odrediti visinu nagrade u slučajevima: a) kada je spašavanje obavljeno bez ugovora, b) kada stranke u ugovoru visinu nagrade nisu ugovorile i c) kada ima pravo mijenjati visinu ugovorene nagrade.

Mjerila na temelju kojih sud određuje visinu nagrade za spašavanje važna su i za arbitražu, jer u većini slučajeva ona određuje visinu nagrade.

Odredbe Zakonika,¹³ kojima se reguliraju mjerila za utvrđivanje visine nagrade, sukladne su odgovarajućim odredbama konvencija. Npr., dok Zakonik izričito predviđa da se kao mjerilo za određivanje visine nagrade uzima spašena vrijednost broda i stvari s broda, Konvencija iz 1910. zadržava opću formulaciju "vrijednost spašene imovine".¹⁴

I odredba u Konvenciji o spašavanju iz 1989. opetuje navedena rješenja. Ta konvencija u čl. 13. st. 1. uređuje da se nagrada utvrđuje radi poticanja spašavanja, vodeći računa o mjerilima (a-j), među kojima je i "vrijednost spašenog broda i druge imovine" (toč. a).

Prema odredbama Konvencije (čl. 8. st. 1b) visina nagrade ne može ni u kom slučaju prijeći vrijednost spašene imovine. Zakonik (čl. 785. st. 2.) utvrđuje da visina nagrade ne može biti veća od vrijednosti spašenog broda i spašenih stvari.

Sada ćemo ukratko razraditi pojedine elemente (mjerila) čijim se sjedinjavanjem dolazi do iznosa nagrade.

¹² Poblize: I. Grabovac, *Ogledi o odgovornosti brodova*, Split, 1997.

¹³ U Bosni i Hercegovini preuzeti Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi propisuje sljedeća mjerila za utvrđivanje visine nagrade za spašavanje: postignuti uspjeh, zalaganje i zasluge onih koji su obavili spašavanje, opasnosti u kojoj su se nalazili spašavani brod, osobe i stvari s broda, spašavatelji i njihov brod, upotrijebljeno vrijeme, troškove, pretrpljenu štetu, rizik odgovornosti i druge rizike spašavatelja, vrijednost sredstava izloženih riziku i specijalnu opremljenost broda koji je spašavao, vrijednost spašenog broda, stvari s broda i svotu vozarine i prevoznine (članak 772. stavak 2.).

¹⁴ Konvencija, čl. 8. st. 1b; Zakonik, čl. 788. st. 2. toč. 1.

1. Spašena vrijednost broda i stvari s broda

Vrijednost spašene imovine jedno je od osnovnih mjerila pri određivanju visine nagrade za spašavanje. Bitno je naglasiti da je u pitanju vrijednost spašene imovine, a ne njezina vrijednost u trenutku nastanka opasnosti. Dakle, samo spašena imovina predstavlja stvarnu materijalnu vrijednost za spašavanje.

U domaćoj sudskoj i arbitražnoj praksi pri određivanju visine nagrade uzima se u obzir vrijednost spašene imovine.¹⁵

Stoga se to mjerilo ne uzima samostalno izvan ostalih mjerila, već se razmatra i vrjednuje u sklopu ostalih činjenica i okolnosti (npr. ako je spašavani brod relativno brzo odsukan).

O vrijednosti spašene imovine govori se samo kada se ta imovina stvarno spaši, npr. ako se stavi na sigurno mjesto odnosno u sigurnu luku. S obzirom da se obično u tom mjestu spašavanje završava, prihvaća se praksa da se tu i utvrđuje vrijednost spašene imovine.

2. Vještina i naponi spašavatelja u sprječavanju ili smanjenju štete na morskom okolišu

Ovaj element za utvrđivanje visine nagrade za spašavanje je novina u odnosu na odredbe prethodnog važećeg saveznog zakona.¹⁶

Zanimljiva je situacija kada se u krajnji rezultat spašavanja uplete skrivljeno djelovanje (ponašanje) spašavatelja i ako štetne posljedice spašavanja pogode treće osobe. Dakle, zanima nas *kakvu* bi zaštitu općenito, posebice prema zahtjevima trećih, valjalo pružiti brodu spašavatelju koji spašava tanker s teretom nafte u pogibelji i za vrijeme spašavanja i dok je spašavana imovina bila prepuštena brizi spašavatelja, dođe do istjecanja nafte u more. Pitanje je mogu li oštećeni tražiti naknadu štete od broda spašavatelja i time potpuno obezvrijediti moguću nagradu za spašavanje.

Ipak, čl. 840. st. 1. Zakonika navodi da za štetu koju prouzroči brod koji prevozi ulje kao rasuti teret izlivanjem ili izbacivanjem tog ulja odgovara vlasnik broda, pa brod spašavatelj nije pasivno legitimiran.

Dakle, osim iznimnih slučajeva kvalificirane krivnje nema odgovornosti spašavatelja prema trećim osobama za štetne posljedice na morskom okolišu, odnosno onečišćenje mora naftom s broda kojemu se pruža pomoć, a zbog pooštrene objektivne odgovornosti, odgovornost je i moguća dužnost naknade štete na vlasniku broda tankera kojemu se pruža pomoć.

Međutim, u odnosima iz spašavanja, u međusobnim odnosima spašavatelja i spašavanog broda, spašavatelj neće moći izbjeći odgovornost ako je u nezgodi onečišćenja mora naftom bilo i elemenata njegove krivnje,¹⁷ a sačuvano je regresno pravo vlasnika broda iz kojeg je istekla nafta u more.

¹⁵ Arbitražna odluka donesena u slučaju određivanja nagrade za spašavanje m.b. *Hlap*, Split, 1969.

¹⁶ U čl. 772. Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi nije naveden među mjerilima za utvrđivanje visine nagrade za spašavanje.

¹⁷ I. Grabovac, Odgovornost broda spašavatelja za štete od onečišćenja mora spašavanog broda (tankera), *Zbornik radova* Pravnog fakulteta u Splitu, 33/1-2 (41-42), Split, 1996., str. 8.

I određivanje "posebne naknade" vezano je uz taj element za utvrđivanje visine nagrade za spašavanje. Stoga pri određivanju "posebne naknade" (čl. 14. Konvencije i čl. 789. Zakonika) sud ili arbitar trebaju primijeniti zakonit postupak.¹⁸

3. Stupanj uspjeha što ga je spašavatelj postigao

Kod utvrđivanja nagrade za spašavanje ponajprije se utvrđuje je li spašavanje obavljeno uspješno.¹⁹

Spašavatelju imovine pripada pravedna nagrada ako je spašavanje dalo koristan rezultat.

Za ocjenu uspjeha u spašavanju mora se voditi računa je li postignut potpun ili djelomičan uspjeh. Tumačenjem odredbi Konvencije iz 1910. zauzeto je stajalište da pravo na nagradu za spašavanje nije uvjetovano potpunim uspjehom,²⁰ a Konvencija iz 1989. navodi "obujam postignutog uspjeha spašavatelja" (čl. 13. st. 1c).

4. Priroda i stupanj opasnosti

Ovo je mjerilo jedno od primarnih koje uzima sud pri određivanju visine nagrade za spašavanje. Dakle, bitna obilježja opasnosti te intenzitet opasnosti, u kojoj su se našli ljudski životi i imovina kao predmet spašavanja, presudni su za procjenu visine nagrade.

Stvarna opasnost za ljudske živote upućuje i na veliku opasnost za brod i teret. Stoga je prije nego što se utvrdi stvarnu opasnost u trenutku početka spašavanja.

Nagradu za spašavanje često određuje arbitražna sastavljena *ad hoc* koja, u pravilu, primjenjuje ista mjerila kao i sudovi. Kod donošenja odluke o visini nagrade za spašavanje u konkretnim okolnostima arbitri ponajprije procjenjuju stupanj opasnosti u kojoj se našao spašavani brod.²¹ Npr., nemogućnost plovidbe zbog nasukanja smatra se kao stvarna opasnost, čime se ne podrazumijeva da je istodobno i velika.

5. Vještina i naponi spašavatelja u spašavanju osoba, broda i stvari s broda

Vještina je općenito okretnost, umješnost, promućurnost, odnosno spretnost stečena vježbanjem, u brzu i točnu obavljanju posla, a napor je naprezanje, trud, snaga tijela i volje potrebna da se savlada teškoća, zapreka, težina posla, otpor itd.²²

¹⁸ D. Pavić, Pomorsko osiguranje, II., n.d., str. 319.

¹⁹ Uspjeh odnosno koristan rezultat je postignut kada je izbjegnuta opasnost protiv koje je bilo usmjereno spašavanje. B. Jakaša, Pojam i sistematika spasavanja na moru, Zbornik za pomorsko pravo, knjiga 6., Zagreb, 1967., str. 37.

²⁰ Čl. 2. Konvencije:

"Svako pružanje pomoći ili spašavanje koje je imalo koristan ishod daje pravo na pravičnu nagradu. Nikakva nagrada se ne duguje ako su ukazane usluge ostale bez korisnog rezultata.

Iznos koji se ima platiti kao nagrada ne može nikada prijeći vrijednost spašenih stvari."

(Izvor: I. Grabovac, Hrvatsko... n.d., str. 247.-250.)

²¹ Arbitražna odluka donesena je u slučaju određivanja nagrade za spašavanje, m.b., *Hlap*, Split, 1969.

²² Vladimir Anić, Rječnik hrvatskog jezika, Zagreb, 1991., str. 809. i 368.

Sud će voditi računa o opsegu, prirodi i učinku napora spašavatelja, odnosno o postojanju, važnosti i utjecaju vještine kod spašavatelja.

Ako su spašavatelji imali samo uobičajene i rutinske zadaće, a koji nisu bili u izravnoj vezi sa spašavanjem (npr. kada posada nije sudjelovala u prekrcavanju tereta s broda u opasnosti na brod spašavatelj)²³ ne mogu očekivati više od minimalnog nagrađivanja.

Konvencija o spašavanju iz 1989. navodi mjerilo: "vještina i naponi spašavatelja u spašavanju broda, druge imovine i života".²⁴

6. Utrošeno vrijeme, uloženi troškovi i gubici spašavatelja

Utrošeno vrijeme,²⁵ troškovi²⁶ i gubici spašavatelja prigodom spašavanja bitno utječu na odluku suda kod određivanja nagrade za spašavanje. Njih će sud ocijeniti pozitivno, odnosno uvažiti ih (upravo razmjerno na nagradu) ako prosudi da su opravdani i potrebni u određenim okolnostima.²⁷ Dakle, nagrada će biti veća ako su spašavatelji djelovali poduzetno, odlučno i požrtvovno izlažući sebe i svoju imovinu opasnostima, troškovima i gubicima koji se nisu mogli izbjeći.

Naprotiv, lakomisleni, brzopleti, pretjerano rizični i skupi postupci ne samo da ne idu spašavatelju u prilog već ga mogu svojim posljedicama dovesti i u nepovoljan položaj, jer postoji mogućnost da ukupna i dosuđena nagrada bude manja od svote tako prouzročenih troškova i gubitaka.

7. Rizik odgovornosti i drugi rizici kojima su se izložili spašavatelji ili njihova oprema

Spašavatelji koji poduzimaju spašavanje broda u opasnosti susreću se s tri karakteristična vida odgovornosti: odgovornost prema brodaru spašavanog broda, odgovornost prema korisniku prijevoza i odgovornost prema trećim osobama.

Odgovornost brodara spašavatelja prema korisniku prijevoza predstavlja utvrđeno mjerilo kod određivanja nagrade za spašavanje. Ako ugovori o prijevozu tereta ne sadrže izričite odredbe, koje mu dopuštaju skretanje s ugovorenog puta u svrhu pružanja usluga spašavanja, brodar koji je skrenuo s puta samo radi spašavanja imovine u opasnosti

²³ Prema nalazu suda, posada broda spašavatelja kao tužitelj izvršavala je za vrijeme prekrcaja tereta samo rutinske zadaće jer je prekrcaj izvršen pomoću radne snage s Bahamskih otoka. Presuda S/T National Defender.

²⁴ Konvencija, čl. 13. st. 1. toč. e.

²⁵ Sud uzima u obzir činjenicu da je spašavanje trajalo duže. Presuda Višeg privrednog suda, Zagreb, IV-P-553/72. Okolnost da utrošeno vrijeme nije bilo veliko uzeta je kao razlog kod donošenja arbitražne odluke u slučaju određivanja nagrade za spašavanje m/v *Plivana*, Trieste, 1974.

²⁶ U jednom slučaju sud je uzeo u obzir činjenicu da su troškovi kod spašavanja bili mali, Presuda Okružnog privrednog suda, Split, br. II-P-1398/72. Prigodom utvrđivanja visine nagrade za spašavanje sud je uzeo u obzir sve dokazane troškove spašavanja. Presuda Višeg privrednog suda u Zagrebu, broj I-P-2934/70 u svezi sa spašavanjem m/b *Bitola*.

²⁷ I tumačenjem čl. 796. Zakonika potvrđuje se da spašavateljima pripada pravo na nagradu koja kao sastavni dio sadrži troškove spašavatelja.

samim tim riskira. U takvom slučaju brodar se izlaže odštetnim zahtjevima vlasnika tereta, što sud uzima u obzir kod utvrđivanja visine nagrade za spašavanje.

Kompleksnija je situacija kad se brodar izlaže izvanugovornoj odgovornosti za štete koje pričinu trećim osobama, imajući na umu značajnu izloženost potencijalnim rizicima, npr. kod onečišćenja mora naftom.²⁸

8. Brzina kojom su usluge pružene

U sklopu ove problematike brzinu bismo mogli definirati kao količinu radnji spašavanja (usluga) u jedinici vremena, izraženu posebnom mjerom.

Normalno je da od brzine usluga ovisi daljnji tijek događanja, odnosno sveukupan razvoj i rezultat akcije spašavanja. Od brzine usluga ovisit će mnoge druge činjenice i okolnosti (moguće odgovornosti, nastanak štete, troškova i gubitaka, pojave opasnosti i dr.).

Stoga će sud visinu nagrade za spašavanje odmjeravati upravo razmjerno brzini usluga spašavanja, ali će je razmotriti i u sklopu ostalih elemenata s kojima je povezana brzina kojom su pružene usluge spašavanja (vještina i naponi, priroda i stupanj opasnosti, i dr.).

9. Dostupnost i upotreba brodova i druge opreme namijenjene operacijama spašavanja

10. Stanje spremnosti i djelotvornosti opreme spašavatelja te njezina vrijednost

Sud će ocjenjivati visinu nagrade za spašavanje uzimajući u obzir dostupnost, karakteristike (stanje) i vrijednost brodova.

Poznato je stajalište da održavanje brodova tegljača u svrhu pružanja usluga spašavanja predstavlja opću društvenu korist za pomorsku privredu. Stoga nigdje nisu sporne korisne usluge brodara koji su se specijalizirali i opremili ulažući velika sredstva u opremu.²⁹ Specijalno opremljeni brodovi su posebno konstruirani za spašavanje.

Brodari su uložili mnogo truda za obučavanje posade takvog broda, ronilaca i drugih osoba. Stoga sud posebice nagrađuje profesionalne spašavatelje, s obzirom da im se prigoda spašavanja tek povremeno pruža. To je u skladu sa stajalištem da se tako profesionalni spašavatelji potiču da uvijek budu pripravnici za pružanje svojih usluga.

Takvom stajalištu moglo bi se prigovoriti gledište spašenog broda, kojemu je bitan rezultat spašavanja.

Stoga sud ta dva kriterija (navedene karakteristike brodova i opreme) razmatra i ocjenjuje komplementarno s drugim kriterijima, s kojima su u bliskoj vezi (ponajprije opasnost za spašavanje, te štete i rizici kojima su spašavatelji izloženi).

²⁸ Kod utvrđivanja nagrade za spašavanje sud je u jednom sporu razmatrao činjenicu da su spašavatelji bili izloženi odštetnim zahtjevima upravo zbog mogućih šteta od onečišćenja mora naftom. Brod *Mania* je, prevozeći pamuk i naftu, u zapaljenom stanju tegljen u svrhu spašavanja i spašavanje je bilo predviđeno s tegljenjem do plaže gdje bi se požar gasio (spašavanjem m.b. *Mania*, Presuda Višeg privrednog suda, Zagreb, br. IB-P-553/72.).

²⁹ Arbitražna odluka donesena u slučaju spašavanja m.b. *Ilirija*, Rijeka, 1975.

Važno je napomenuti da samo potrebna, opravdano primijenjena oprema i sredstva spašavatelja povoljno utječu na visinu nagrade. Stoga troškovi angažiranja i dovođenja nepotrebnih sredstava na mjesto nesreće idu na račun spašavatelja i smanjuju dio čiste nagrade.

3. Osobe koje imaju pravo na nagradu

Širok je krug osoba koje se mogu pojaviti u ulozi spašavatelja. Među spašavatelje mogu se ubrojiti putnici broda koji se našao u opasnosti, te slučajni prolaznici.

Zakonik i Konvencija iz 1910. nisu regulirali pravo na nagradu svih mogućih spašavatelja, već su se ograničili na spašavanja koja se pružaju brodovima. U načelu, sve osobe koje su sudjelovale u spašavanju mogu steći pravo na nagradu.

Međunarodna konvencija o spašavanju 1989. u čl. 12. (Uvjeti za dobivanje nagrade), navodeći tko će imati pravo na nagradu, uređuje da "spašavanja koja su imala konačan ishod daju pravo na nagradu" (st. 1.), te da u slučaju neuspjelog spašavanja, osim ako je drukčije predviđeno, nema obveze na plaćanje nagrade (st. 2.). U čl. 15. st. 2. navodi se da se raspodjela između vlasnika, zapovjednika i drugih osoba u službi svakog broda spašavatelja određuje pravom države zastave toga broda, a ako spašavanje nije obavljeno s broda, raspodjela će se izvršiti prema pravu mjerodavnom za ugovor između spašavatelja i njegovih službenika.

Pravo na nagradu ponajprije može steći osoba za koju se utvrdi da je bila nositelj pothvata spašavanja - brodar u svojstvu spašavatelja. To pravo konkretno imaju: brodovlasnik, zakupoprimalac broda,³⁰ naručitelj broda na osnovi broderskog ugovora na određeno vrijeme za cijeli brod³¹ i posada broda.³² Pravo na nagradu u rijetkim slučajevima mogu steći i putnici i piloti.

Pomorska praksa priznaje pravo na odgovarajući dio nagrade posadi broda, koja je spašavala, sukladno načelu da svakom pripada nagrada prema zaslugama i zalaganju. Zakonik predviđa³³ da posadi pripada određeni dio čiste nagrade. Danas je uloga posade u spašavanju bitno drukčija, a pogonska snaga je postala najvažniji čimbenik spašavanja, stoga se težište spašavanja s posade premjestilo na brodara koji donosi odluku o spašavanju.

4. Priznaje li se pravo na naknadu u (čistom) spašavanju života

Opće je stajalište da, osim načela humanosti i solidarnosti, pri spašavanju ljudi nedostaju mjerila za izračunavanje nagrade. Ali, ima autora koji smatraju da je neprihvatljivo ostaviti bez ikakve nagrade spašavanje ljudskih života.

Nenaplativost usluge spašavanja života opravdava se činjenicom da je život vrijedniji od imovine. Ali, pitanje je bi li spašavatelji uvijek bili altruisti i neovisno o naknadi bi

³⁰ Zakonik, čl. 684.

³¹ Zakonik, čl. 597.

³² Zakonik, čl. 796.

³³ Zakonik, čl. 796. st. 2.

li spašavali ljudske živote, posebice u situaciji kad bi mogli birati između takvog spašavanja i "isplativijeg" spašavanja imovine.

Konvencije o spašavanju dopuštaju da nacionalni zakoni priznaju pravo na nagradu i spašavateljima osoba.³⁴ U pravilu, domaća zakonodavstva nisu iskoristila tu mogućnost.³⁵ Zakonik također ističe da "za spašavanje osoba ne pripada nagrada".³⁶

Neki autori su se usprotivili načelu isključenja nagrade za spašavanje osoba pledirajući da se barem naknade troškovi i štete.

Uostalom, bilo je u literaturi pokušaja da se na određenim pravnim temeljima pronađu mogućnosti da spašavatelj života stekne pravo na neku naknadu, ali bez uspjeha.³⁷ Stoga se ipak čini da *de lege ferenda* neće biti bitnih promjena okoštalog načela da se ne duguje nagrada za spašavanje osoba.

IV. Raspodjela nagrade za spašavanje

Raspodjela nagrade između više spašavatelja

Postoje situacije u kojima više samostalnih spašavatelja ili grupa spašavatelja (npr. više brodova) u suradnji zajedničkim naporom obave akciju spašavanja i ostvare naknadu u jedinstvenom iznosu. Ovdje nije bitno kojim je postupkom nagrada realizirana (tj. ugovorom, nagodbom ili odlukom nekog tijela) već samo kako pravedno podijeliti nagradu među svim sudionicima spašavanja koji su pridonijeli korisnom i uspješnom rezultatu.

Konvencije³⁸ i Zakonik³⁹ uređuju da u slučaju spora odlučuje sud. Važeći propisi obvezuju sud da pri tome primijeni propisane pozitivne kriterije za utvrđivanje nagrade (čl. 788. Zakonika). Isto tako, odlučujući o raspodjeli između više spašavatelja, mora primijeniti i negativne kriterije, ako je koji od njih dao povoda smanjenju ukupne naknade (npr. ako su pri spašavanju izvršili krađu, utaju ili prijevarnu radnju), treba se i to odraziti na njegovu nagradu.

Od pozitivnih kriterija sudovi i doktrina najveće značenje pridaju doprinosu pojedinih spašavatelja konačnom uspješnom rezultatu. Razumije se da će naknadno uključivanje spašavatelja u akciju spašavanja biti bitno, jer su oni ranije pristigli, duže djelovali od kasnijih, ali se to promatra u sklopu svih ostalih kriterija.⁴⁰

U slučajevima kad nema objektivne osnove za postavljanje razlika (npr. nekoliko približno jednakih tegljača zajedničkom i istodobnom akcijom je odsukalo brod), sudovi će se odlučiti za podjelu nagrade na jednake dijelove.

³⁴ Npr. Međunarodna konvencija o spašavanju 1989., čl. 16. st. 1.

³⁵ N. Reuter, *La notion d'assistance en mer*, Paris, 1985., str. 300.-341.

³⁶ Zakonik, čl. 783. st. 1.

³⁷ R. Rodière, *Traité général de droit maritime, Ecénements de mer*, Paris, 1972., str. 279.

³⁸ Konvencija iz 1910., čl. 6. st. 2.; Konvencija iz 1989., čl. 14. st. 2.

³⁹ Zakonik, čl. 783., 788., 790. i 791.

⁴⁰ P. Stanković, *Spasavanje u plovidbenom pravu Jugoslavije*, Rijeka, 1976. i 1982., str. 127.

Kada raspodjela treba biti obavljena između nekoliko spašavatelja, a oni nisu osobe među kojima postoji zajednica izvan čina spašavanja, kakva postoji između članova posade broda spašavatelja, sud će odrediti udio svakog spašavatelja iz fonda nagrade tako što će ustanoviti, koliko to može, vrijednosti njegove usluge, uključujući npr. odgovornost u nadziranju drugih, pokazanu vještinu ili poteškoću u usporedbi s drugim spašavateljima sudionicima. Svaki slučaj treba u obzir uzeti pojedinačne okolnosti.⁴¹

2. Raspodjela nagrada između spašavatelja osoba i spašavatelja imovine

Spašavanje osoba predstavlja stvar etike i časti brodskih posada, a zahtjev za nagradu, i kad ima zakonske osnove, rijetko se postavlja.

Ipak raspodjela nagrade između spašavatelja osoba i spašavatelja imovine ostaje aktualna i zanimljiva s pravnog stajališta.

U Konvenciji iz 1910.⁴² i Zakoniku⁴³ ističe se da spašavateljima ljudskih života (osoba) u slučajevima spašavanja osoba, broda i stvari s broda pripada "pravični dio nagrade za spašavanje priznate spašavatelju broda i stvari s broda".⁴⁴ Sad je posebno pitanje koji je dio nagrade pravedan.

Jasno je da se samostalan zahtjev spašavatelja za nagradu ne bi mogao ostvariti dok se prije ne odluči o visini nagrade koja pripada spašavateljima imovine. Ako spašavatelji imovine ne postave svoj zahtjev, spašavatelji osoba trebaju učiniti to umjesto njih. Iako je mala vjerojatnost da do toga dođe, smatram da to pravo pripada spašavateljima osoba sukladno članku 783. Zakonika. Ako nagrada spašavateljima imovine bude uskraćena (npr. zbog neuspjeha), i spašavatelji osoba ostat će bez nagrade, a ako sud uskrati nagradu spašavateljima imovine primjenom nekog negativnog kriterija, smatram da ima osnove za dodjelu nagrade spašavateljima osoba.

U literaturi nema preciznih odgovora za utvrđivanje pravednog dijela nagrade spašavateljima osoba. Čini se da Konvencija iz 1910. i Zakonik sugeriraju, u načelu, raspodjelu čiste nagrade na jednake dijelove kao jedno od mogućih i prihvatljivih rješenja.

3. Raspodjela nagrade između brodara i posade broda spašavatelja

S cjelokupnim tehnološkim razvitkom kroz povijest razvijaju se i plovni objekti, tako da sve više brod svojom opremom i pogonskom snagom postaje glavno sredstvo za obavljanje spašavanja, a posada dobiva drugorazrednu ulogu poslužitelja i korisnika tehnike. Stoga se prigodom raspodjele nagrade već u ovom stoljeću posadi dodjeljivao manji dio.

⁴¹ Kennedy's Law of Salvage, Fifth editions, London, 1985., 1227, str. 507.

⁴² Konvencija, čl. 9. st. 2.

⁴³ Zakonik, čl. 783. st. 1.

⁴⁴ Konvencija iz 1989. u čl. 16. st. 2. uređuje da "spašavatelj ljudskog života ... ima pravo na pravedan udjel u nagradi danoj spašavatelju za spašavanje broda ili druge imovine, ili za sprječavanje ili umanjenje štete okolišu".

Konvencija iz 1910.⁴⁵ priznaje posadi pravo na sudjelovanje u nagradi za spašavanje, ali je prepušteno da "raspodjela nagrade između brodovlasnika, zapovjednika broda i drugih osoba koje su u službi svakog broda spašavatelja utvrdit će se prema državnoj pripadnosti broda", jer je bilo nemoguće sjediniti različita rješenja u nacionalnim propisima i praksi.

Konvencija iz 1989. još uređuje da ako spašavanje nije obavljeno s broda, raspodjela će se izvršiti prema pravu mjerodavnom za ugovor između spašavatelja i njegovih službenika.⁴⁶

Zakonik⁴⁷ govori o prethodnom odbijanju iznosa štete nanesenih brodu spašavatelju pri spašavanju i troškova prouzročenih spašavanjem, tako kao da se isključuje mogućnost priznavanja štete na strani posade ili se upućuju članovi posade da svoje štete podmire iz svoga dijela čiste nagrade.

Prigodom razrješenja takvih slučajeva u praksi je često prisutna opasnost za prava posade i pravednost raspodjele, jer nadležne službe poduzeća često pretjerano visoko cijene iznos šteta i troškova brodara, što članovi posade ne mogu uvijek provjeriti ni otkriti.

Spašavatelj se ne može odreći dijela nagrade koji pripada posadi bez pristanka članova posade broda spašavatelja, a svaki član posade broda spašavatelja može tužbom prema brodaru spašenog broda ostvariti nagradu za spašavanje u dijelu koji predstavlja njegov udio u toj nagradi, ako brodar spašavatelja u istom roku nije podnio tužbu za isplatu nagrade za spašavanje.⁴⁸

Raspodjela čiste nagrade između brodara i posade ponajprije se prepušta mjerilima u internom aktu brodara broda spašavatelja, potom u sporazumu između brodara i posade, ili se odluka o raspodjeli odnosno o udjelu posade prepušta sudu. Mjerila za utvrđivanje udjela posade su: zalaganje posade, njezin doprinos spašavanju, vještina koju je posada pokazala u obavljanju spašavanja, izlaganje opasnosti, uloženi napor i druge važne okolnosti.

4. Raspodjela nagrade između članova posade

Provedba posljednje interne podjele nagrade za spašavanje u nacionalnim zakonodavstvima obavlja se različito.

Zapadne zemlje razmjerno visok udio priznaju zapovjedniku broda spašavatelja, posebice u engleskoj i američkoj praksi. Tako se u engleskoj praksi zapovjedniku daje obično 1/3 nagrade, a ako bi se neki član posade posebice istaknuo prigodom spašavanja, tada je njegov udio sud mogao i povećati. Načelno, časnici broda i posada sudjeluju u podjeli nagrade podjednako, ali se iznimka može učiniti za navigacijske časnike (npr. časnik palube može dobiti veći udio od dijela časnika stroja).

⁴⁵ Konvencija, čl. 6. st. 3.

⁴⁶ Konvencija, čl. 15. st. 2.

⁴⁷ Zakonik, čl. 796.

⁴⁸ I. Grabovac, Hrvatsko..., n.d., str. 168.

Podjela nagrade između članova posade uređuje se internim aktom broderskog poduzeća. Prigodom izrade tih propisa treba imati na umu činjenicu da u akciji spašavanja svi članovi posade ne mogu imati jednake zasluge niti se svi jednako zalažu za krajnji rezultat. Očito je da veća ili manja zasluga može pripadati jednom ili nekolicini članova posade, koji su se posebice istakli osobnim naporima, snalažljivošću, sposobnošću ili vještinom. Ima stručnih stajališta⁴⁹ da bi bilo pravedno da se polovica nagrade koja pripada posadi dijeli na sve članove posade jednako, a druga polovica da se dijeli po kriteriju odlučnosti i vještine u zapovijedanju i izvršavanju spašavanja, izlaganju opasnosti, uloženom naporu i drugim važnim okolnostima koje su utjecale na krajni rezultat spašavanja.

Pri razdiobi druge polovice trebalo bi prosuditi koliko je zapovjednik zaslužan za spašavanje, poglavito o njegovoj odlučnosti, vještini zapovijedanja i obavljanju spašavanja. Drugi dio nagrade za ostale članove posade, koji su se posebno istaknuli, trebalo bi raspodijeliti tako da dio dobivaju samo oni koji su se prigodom spašavanja istaknuli radom i posebnim zalaganjem i tako pridonijeli pozitivnom rezultatu spašavanja.

V. Zaključak

Temeljna djelatnost pomorstva sastoji se u iskorištavanju mora kao prijevoznog puta u plovidbi, te se za pomorsko pravo koristi i izraz *plovidbeno pravo*, iako je pojam plovidbe uži. Bitni elementi pomorskog prava su more i brod, i oni određuju okvir i sadržaj odnosa koji se tretiraju kao pomorskopравни.

Iako je zbog suvremene tehnologije (tj. veličine, konstrukcije, opreme i pogona brodova) plovidba danas dosta sigurnija, ipak još uvijek nastaju takve situacije u kojima je osobama i imovini na moru prijeko potrebna hitna pomoć drugog broda, odnosno s kopna ili iz zraka. U većini slučajeva, zbog objektivnih okolnosti, brod najčešće spašava drugi brod koji se najbliže zatekne. Zbog nužne upućenosti jednih na druge zvanje pomorca u sebi nužno nosi solidarnost, samoprijegor i požrtvovnost. Iako je pružanje pomoći drugim osobama i imovini u nekim okolnostima za pomorce zakonska obveza, a po pravu na nagradu može biti i unosna djelatnost, dosta je primjera zalaganja, junaštva i žrtve spašavatelja, koji nadmašuju zakonski imperativ i materijalne koristi.

Nagrada za spašavanje pripada za podmirenje troškova i oštećenja koja su nastala prigodom pružanja pomoći, pa i za plaćanje usluga koje je pružao spašavatelj. Iznos nagrade može se utvrditi sporazumom stranaka (između broda u nevolji i spašavatelja), a ako dođe do spora, visinu nagrade određuje sud (odnosno arbitraž). Visina nagrade utvrđuje se na temelju mjerila iz Međunarodne konvencije o spašavanju iz 1989. godine.

Važnost spašavanja i nagrade za spašavanje u našim uvjetima očita je i danas. Nepotrebno je govoriti o vrijednosti spašavanja osoba, a sprječavanje, npr., havarije samo jednog punog tankera znači izbjegavanje uništenja turističke djelatnosti na obalama Jadrana za dugo razdoblje.

⁴⁹ V. Brajković, Nagrada za pružanje pomoći ili spasavanje na moru, *Zbornik za pomorsko pravo*, knjiga 6., Zagreb, 1967., str. 67.

Smatram da Pomorski zakonik Republike Hrvatske, koji je glavna podloga ovoga rada, sa suvremenošću ponuđenih rješenja u cjelini i odredbama o nagradi za spašavanje, djelotvorno pridonosi zaštiti ljudskih života, pomorske djelatnosti i cjelokupnog ekosustava Jadranskog mora.

Assessment and Distribution of Award for Salvage at Sea

Summary

Throughout the history, one has always been the witness to the endeavor and effort of a man to save a ship, passengers or objects from a ship in dangerous and disastrous events at the sea. Saving institutions and awards for saving at the sea are extremely current today because of the nature of the marine activities and the great danger for the sea environment in the ecological sense.

In his work the author analyses the circumstances and different situation in practice on which depends the right to an award, as well as the standards for distribution of awards for salvage at the sea. This issue is worked out in the light of the valid regulations, primarily of the Republic of Croatia, Bosnia and Herzegovina, the international conventions of the judicial and arbitration praxis and legal theory. The necessity for the continuous coordination of this issue to the current achievements of all science areas is increased because of the dynamics and complexity of relations that occur here.