

Dr Zoran D. Radović,

doktor pravnih nauka, glavni i odgovorni urednik časopisa „Tokovi osiguranja“,
Beograd, i-mejl: zoran-radovic@hotmail.com

NAGRADA ZA SPASAVANJE U TRANSPORTNOM OSIGURANJU

Prilikom pružanja pomoći ili spasavanja imovine na moru, spasioci se susreću sa nizom problema koji utiču na njihova prava i obaveze. Opasnosti prilikom spasavanja ugrožavaju i njih same. Premda nagrada za spasavanje, čija je visina po pravilu znatna, predstavlja za spasioce dovoljno jak podstrek da se prihvate tog posla, potrebno je da se spasavanje odvija sa što manje rizika. U tom pogledu, ključnu ulogu ima osiguranje, koje je, s jedne strane, spremno da snosi materijalne štete pričinjene na brodu spasiocu, a s druge strane nudi pokriće štete iz osnova odgovornosti spasioca nastale za vreme spasavanja.

Ključne reči: *spasavanje, nagrada za spasavanje, brod, teret*

1. Uvod

Težnja čoveka da koristi more i rečne tokove u svrhu plovidbe nastala je kao rezultat njihovih prirodnih pogodnosti. No voda kao plovni put, naročito danas, nosi brojne opasnosti. Zbog toga nije izuzetan slučaj da se lica i teret na brodu nađu u nevolji koja iziskuje pomoć.

Naporedno sa borbom čoveka za opstanak na moru i njegovo osvajanje morskih prostranstava stvarao se kodeks etičkih, običajnih i drugih normi u odnosima pomoraca u slučaju nastanka opasnosti. Tako do izražaja dolazi solidarnost, glavna karakteristika spasavanja ljudskih života ili materijalnih vrednosti.¹

¹ Gavro Badovinac, *Ugovori o iskorišćavanju pomorskih brodova*, Zagreb, 1970, str. 211.

Smatra se da je spasavanje na moru – premda se uobičajilo kasnije, to jest nije staro koliko i sama plovidba – nastalo kao obaveza zasnovana na načelu uzajamne solidarnosti, naročito kada se radi o spasavanju ljudskih života u nevolji. S razvitkom društva, i pomorsko spasavanje razvilo se u poseban institut pomorskog prava, koji se sastoji u tome što se brodu koji ukazuje pomoć drugom brodu, licima i teretu na njemu priznaje pravo na nagradu ukoliko se uz zalaganje spasilaca spasavanje uspešno završi.²

Plovidbeno spasavanje, i na moru i na unutrašnjim vodama, predstavlja specifičan institut plovidbenog prava. Za svako spasavanje broda i tereta na njemu koje je dalo koristan rezultat spasiocima pripada pravična nagrada.

Institut spasavanja na moru preneo se na spasavanja vazduhoplova kada se spasavanje izvodi na moru. U tom slučaju, primenjuju se principi pomorskog prava.³ Pravo na nagradu za spasavanje lica i imovine, naime, pripada vlasniku vazduhoplova koji je sproveo spasavanje.

Plovidbeno osiguranje uvek je nastojalo da udovolji potrebama plovidbene privrede. Savremeno pomorsko osiguranje, otkako postoji, pokriva odgovornost brodarka za sudar brodova. Dosta dugo ovo osiguranje nije pokrivalo obavezu brodarka da plati nagradu za spasavanje. U ovom pogledu, engleska sudska praksa dugo je bila nesigurna. U pomorskom pravu Engleske termin „salvage” istovremeno se odnosi na „usluge spasilaca” i na „nagradu za spasavanje”. U pomorskom osiguranju Engleske ovim se izrazom označava „da je stvar spasena”.⁴

Pravo osiguranika da nagradu za spasavanje koju je platio spasiocima naknadi od svog osiguravača regulisano je zakonskim propisima.

2. Izvori prava

Klasifikacija izvora prava može se izvršiti na različite načine. Izvori transportnog prava dele se na međunarodne i interne izvore kao na direktne i supsidijarne.⁵ Izvori prava osiguranja svrstavaju se u dve grupe: jednu sačinjavaju

2 Veljko Tomašić, *Pomorska policia za osiguranje prekomorskih brodova*, Zagreb, 1962, str. 66.

3 Micharel R. E. Kerr i Anthony H. M. Evans, *The Law of the Air*, London, 1964, str. 332.

4 J. M. Holden, *Chalmers' Marine Insurance Act*, 1906, London, 1956, str. 100.

5 Miodrag Trajković, *Pomorsko pravo*, Beograd, 1977, str. 12.

organizacioni propisi, dok se druga odnosi na poslove osiguranja. Važna su pravna pravila (opšti uslovi osiguranja) koja uređuju međusobna prava i obaveze iz osiguravajućeg odnosa.⁶

2.1. Međunarodni izvori prava

Konvencije od značaja za naše izlaganje jesu sledeće:

Pomorsko pravo

- Međunarodna konvencija o izjednačavanju nekih pravila o pružanju pomoći i spasavanju na moru iz 1910. (dalje u tekstu Konvencija)
- Međunarodna konvencija o izjednačavanju nekih pravila o sudaru brodova iz 1910.
- Konvencija o otvorenom moru iz 1958.
- Međunarodna konvencija o zaštiti ljudskih života na moru sa izmenama iz 1968. i 1973. i SOLAS konvencija iz 1974.
- Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za štete od zagađivanja uljem iz 1969.
- Međunarodna konvencija o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976.
- Međunarodna konvencija o izjednačavanju nekih pravila o pomorskim privilegijama i hipotekama iz 1926.
- Međunarodna konvencija o pomorskim privilegijama i hipotekama iz 1993.
- Međunarodna konvencija o spasavanju iz 1989.
- Međunarodna konvencija o privremenom zaustavljanju pomorskih brodova iz 1952.
- Međunarodna konvencija o privremenom zaustavljanju pomorskih brodova iz 1999.

Pravo unutrašnje plovidbe

- Konvencija o režimu plovidbe Dunavom iz 1948. (Beogradska konvencija)
- Konvencija o upisu brodova unutrašnje plovidbe iz 1965. sa Protokolom I, koji reguliše hipoteku i zakonska založna prava na brodu
- Konvencija o sudaru brodova unutrašnje plovidbe iz 1920.
- Konvencija o ograničenju odgovornosti brodovlasnika brodova unutrašnje plovidbe iz 1973. sa izmenama i Protokolom iz 1978.
- Konvencija o građanskoj odgovornosti za štete prouzrokovane prevozom opasne robe drumom, železnicom i unutrašnjim vodama iz 1989.

⁶ Vladimir Jovanović, *Priručnik o osiguranju*, Zagreb, 1965, str. 18.

- Konvencija o saradnji potrebnoj za zaštitu i korišćenje Dunava iz 1974. (Sofijska konvencija)
- Konvencija o zaštiti reke Dunav iz 1998.

Vazduhoplovno pravo

- Konvencija o regulisanju vazdušnog saobraćaja iz 1910. (Pariska konvencija)
- Međunarodna konvencija o izjednačavanju nekih pravila o pružanju pomoći i spasavanju vazduhoplova ili od strane vazduhoplova iz 1938.
- Međunarodna konvencija o priznanju prava na vazduhoplovu iz 1944. (Čikaška konvencija)
- Konvencija o odgovornosti međunarodnog vazdušnog prevozioca prema putnicima i pošiljaocima robe iz 1952. (Rimska konvencija).

Merodavno pravo

- Konvencija br. 80/934 o merodavnom ugovornom pravu iz 1980. (Rim I)
- Uredba (EU) br. 44/2001 o jurisdikciji i priznavanju i izvršenju presuda u građanskim i komercijalnim predmetima.

(Merodavno pravo određuju i Međunarodna konvencija o izjednačavanju nekih pravila o pomorskim privilegijama iz 1926, Konvencija o upisu brodova unutrašnje plovidbe i Konvencija o upisu prava na brodovima u gradnji iz 1967)

2.2. Nacionalni izvori prava

- Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi iz 1977. sa kasnijim izmenama i dopunama iz 1998. (dalje u tekstu Zakon)
- Zakon o obligacionim i osnovnim materijalnopравnim odnosima u vazdušnoj plovidbi iz 1977. sa kasnijim izmenama i dopunama
- Zakon o plovidbi i lukama na unutrašnjim vodama iz 2010.
- Zakon o pomorskom osiguranju iz 1906. (engleski, dalje u tekstu MIA).

2.3. Izvori prava ugovorne prirode

- Sporazum dunavskih brodarstava iz 1956. o opštim uslovima prevoza robe u međunarodnom saobraćaju, izmenjen 1989. (Bratislavski sporazum)
- Dunavska pravila o zajedničkoj havariji iz 1990.
- Jork-antverpenska pravila o zajedničkoj havariji iz 1994.
- Jork-antverpenska pravila o zajedničkoj havariji iz 2004.

2.4. Izvori prava plovidbenog osiguranja

- Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi
- Zakon o obligacionim i osnovnim materijalnopравnim odnosima u vazdušnoj plovidbi
- engleski Zakon o pomorskom osiguranju iz 1906. (dalje u tekstu MIA).

3. Institut spasavanja

Institut spasavanja može se posmatrati sa gledišta njegovog šireg i užeg značaja. Pod spasavanjem u širem smislu treba shvatiti svaku delatnost usmerenu ka otklanjanju opasnosti, a u užem samo onu koja je urodila plodom.⁷ Pod pojmom spasavanja na moru podrazumeva se svaka potrebna i korisna usluga, pomoć i zaštita pružena imovini i licima na moru.⁸ Da bi se pravni institut spasavanja primenio, neophodno je da spasavanje bude izvršeno u vodama u kojima se plovidba odvija (*navigable waters*).⁹ Istovremeno, spasavanje vazduhoplova proteže se i na spasavanje na kopnu.¹⁰

Karakteristični elementi spasavanja jesu sledeći: opasnost u kojoj se našla imovina, usluge spasavanja, predmet spasavanja i postignut uspeh. Važan je i ugovor o spasavanju s obzirom na to da se spasavanje brodova najčešće vrši na osnovu tipiziranih ugovora.

Pod pojmom *spasoci* podrazumevamo ljude koji su spasavanju imovine i lica pristupili dobrovoljno i samoinicijativno. Spasavanje se najčešće vrši brodovima. Prema jednom autoru,¹¹ spasilac na prvom mestu može da bude brod. U pomorskom pravu izvršena je personifikacija broda koji u određenim uslovima postaje subjekt prava. Od svih mrtvih stvari, kako je rekao jedan engleski sudija, najživlji je brod. Personifikacija broda omogućava veću zaštitu licima koja su pretrpela štetu u vezi s brodom, dozvoljavajući im da svoja prava ostvaruju neposredno od broda, o čemu će kasnije biti reči.

Spasavanje na moru najčešće se vrši na osnovu tipiziranog ugovora „Bez uspeha nema nagrade“ (*No cure – no pay*). Ukoliko spasoci prilikom spasavanja nisu bili uspešni, sve troškove u vezi sa spasavanjem snose sami. U engleskom pravu spasoci su stekli pravo na nagradu još u trinaestom veku (*Statute of Westminster*), što je kasnije potvrđeno sudskim presudama.¹²

3.1. Predmet spasavanja

Konvencija o spasavanju iz 1926. godine predviđa da su predmeti spasavanja brod i stvari na njemu, vozarina i prevoznina. Ni Konvencija ni Zakon ne

7 Branko Jakaša, „Pojam i sistematika spasavanja na moru“, *Zbornik za pomorsko pravo*, Zagreb, 1967, Knjiga 6, str. 30.

8 Ivo Grabovac, *Pomorsko pravo*, Zagreb, 1971, str. 244.

9 <http://legal-dictionary.thefreedictionary.com/Maritime+Lien>, 18. 10. 2013.

10 Kenneth McGuffie, *Kennedy's Civil Salvage*, London, 1958, str. 49.

11 Plinio Manca, *International Maritime Law*, Antwerpen, 1971, vol. 3rd, str. 174.

12 Kenneth C. McGuffie.

predviđaju mogućnost da predmet spasavanja budu samo lica. Naime, preovladalo je humano shvatanje da za spasavanje ljudskih života niko nema pravo na nagradu.

Da bi se odredbe Konvencije i Zakona primenile na spasavanje stvari, one se moraju nalaziti na brodu. Regulatorna se, dakle, ne odnosi na napuštene stvari (*res derelicta*), koje plutaju po vodi. Ni stvari koje nemaju komercijalnu vrednost ne mogu biti predmet spasavanja (*res extra commercium*).¹³

Vozarina koja je u riziku prevozioca može biti predmet spasavanja. Međutim, ukoliko nije u njegovom riziku, već je, na primer, plaćena unapred (*pre-paid freight*), ona, bez obzira na uspeh prevoza, nije predmet spasavanja, već je ugrađena u cenu robe koja je prodana po paritetu CIF (fakturna vrednost robe, vozarina i osiguranje robe).

Predmet spasavanja je i vazduhoplov koji, kao i brod, ima svoj subjektivitet (*legal quasi personality*).¹⁴ Brod je pokretna stvar. On je nepotrošna, sastavljena i nedeljiva stvar. Plutajući objekt koji je predmet stvarnih prava – prava vlasništva, hipoteka i privilegija¹⁵ – ima karakteristike broda i upisuje se u upisnik kao i brod, sa vlasničkim i teretnim listom.

Princip „Bez uspeha nema nagrade“ dugo je sprečavao dodeljivanje nagrade za spasavanje u slučaju kada spasioci ne uspeju u pokušaju da spasu brod. No nakon velikih tankerskih katastrofa na moru, stvoreni su uslovi da spasioci budu nagrađeni za sprečavanje zagađenja čovekove sredine.¹⁶

3.2. Nagrada za spasavanje

Teorija i praksa prihvatile su načelo da svako delo pomoći i spasavanja na moru i unutrašnjim vodama koje je dalo koristan rezultat pruža pravo spasiocima na pravičnu nagradu. Ovo načelo primenjuje se i na spasavanje vazduhoplova. U slučaju da se brod u opasnosti obaveže da plati usluge drugom brodu, nezavisno od uspeha spasavanja, brod spasilac neće moći da dobije nagradu za spasavanje od brodarka spasenog broda.¹⁷ Spasioci stiču pravo na nagradu samo ako je ona za spasioce neizvesna. Pri tome nije bitno da li je visina nagrade ugovorena unapred. Ukoliko su spasioci pre spasavanja zaključili sa spasava-

¹³ *Pravni leksikon*, Savremena administracija, Beograd, 1970, str. 112.

¹⁴ Čikaška konvencija.

¹⁵ Jasenko Marin, „Stvarnopravno uređenje za plovila unutrašnje plovidbe“, *Poredno pomorsko pravo*, Zagreb, 2009, br. 163/2009, str. 35.

¹⁶ Bliže, Mišo Mudrić, „Liability salvage – environmental award: a new concept for an old concept“, *Pomorsko poredno pravo*, Zagreb, br. 164/2010, str. 491.

¹⁷ R. H. Brown, Victor Dover, „A handbook to Marine Insurance“, London, 1970, str. 58.

nim ugovor „Bez uspeha nema nagrade“, stiču pravo na nagradu samo ukoliko postignu uspeh.

Nagrađivanje za usluge spasavanja ne može se prihvatiti jednostavno kao naknada do koje se dolazi primenom postavke *pro opere et labore* ili prema tačno ostvarenom korisnom rezultatu pojedinog slučaja. Već i sama činjenica da Konvencija upotrebljava izraz „*remuneration*“, dakle *nagrada*, a ne „*indemite*“, tj. *naknada štete*, nameće se zaključak da spasiocima ne pripada samo naknada za pretrpljene gubitke, već i nagrada za trud i postignut uspeh.¹⁸ Prilikom određivanja visine nagrade za spasavanje, sud ne prihvata načelo *quantum meruit*, koje sadrži troškove i rad. Usluge spasavanja ne zasnivaju se na ugovoru iz kojeg proizlazi pravo spasilaca na nagradu.¹⁹ Međutim, ne osporava se načelo da *quantum meruit* nema udela u određivanju visine nagrade za spasavanje.

Prema odredbama Konvencije i Zakona, visina nagrade za spasavanje ne može biti veća od vrednosti spasene imovine. Primenjuje se načelo „Iz mora se ne može izvući više od onoga šta je moru povereno“. Prilikom utvrđivanja visine nagrade za spasavanje, sud će u obzir uzeti merila koja su Konvencijom i Zakonom predviđena (identična su): uspeh, zalaganje i zasluge lica koja su izvršila spasavanje, opasnost u kojoj se nalazio spasavani brod, lica i stvari na brodu, spasioci i njihov brod, upotrebljeno vreme, troškovi, pretrpljena materijalna šteta, rizik od odgovornosti i drugi rizici spasilaca, vrednost sredstava izloženih riziku i specijalna opremljenost broda koji je spasavao drugi brod, vrednost spašenog broda, stvari na njemu i iznos vozarine i prevoznine.

Nagrada za spasavanje smatra se zajedničkom havarijom ako je izvršena za zajednički spas broda i tereta,²⁰ a kad se spasava samo brod, u pitanju je partikularna havarija.

3.3. Ostvarenje prava spasilaca na nagradu za spasavanje

Zapovednik broda u opasnosti ima ovlašćenja da zaključi ugovor o spasavanju birajući najprikladniji brod za pružanje pomoći, čije je pravo potvrđeno Zakonom. Najčešće se koristi „Lojdvov“ ugovor,²¹ koji potvrđuje princip da spasioci imaju pravo na nagradu ukoliko su postigli uspeh u spasavanju. Ugovor

¹⁸ Vladislav Brajković, „Nagrada za pružanje pomoći ili spasavanje“, *Zbornik za pomorsko pravo*, knjiga 6, Zagreb, 1976, str. 55.

¹⁹ J. G. R. Griggs, „Aspects of Salvage“, *The Journal of Business Law*, London, July 1964, str. 212.

²⁰ Drago Pavić, *Pomorsko pravo*, Knjiga treća - Pomorske nezgode, pomorsko osiguranje, Visoka pomorska škola, Split, 2000, str. 78.

²¹ Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement, No Cure – No Pay.

sadrži tri elementa: predmet spasavanja, usluge spasavanja i nagradu, čija će visina biti utvrđena kasnije. Ugovor o spasavanju ne predstavlja ugovor o delu.²² Treba ga shvatiti kao poseban ugovor zbog toga što se sam institut spasavanja smatra institutom *sui generis*.²³ Ugovorom se spaseni brodar obavezuje da 15 dana neće pomerati brod sa mesta na kome je spasavanje završeno, a u tom roku treba da bude plaćena nagrada za spasavanje, ili da se dâ garancija banke ili osiguravača da će nagrada biti plaćena na osnovu arbitražne ili sudske odluke.

Pravo spasilaca na nagradu za spasavanje, prema pomorskom pravu, predstavlja „pomorsku tražbinu” (*maritime claim*), potraživanje koje je obezbeđeno pomorskom privilegijom (*maritime lien*). U pravnom smislu, *lien* predstavlja oblik obezbeđenja za plaćanje duga koje poveriocu daje pravo na stvari dužnika. Poreklo je u anglo-francuskom izrazu *lien, loyen*, koji potiče od latinske reči *ligamen* u značenju „obavezivanje”. Pravna nauka, potkrepljena međunarodnim konvencijama²⁴ i Zakonom, prihvatila je da se personifikuje brod tako da može biti odgovoran za nagradu za spasavanje bez obzira na to da li je za nju odgovoran brodovlasnik. U skladu s pravnom teorijom o „personifikaciji” broda, postupak protiv broda vodi se *in rem*, a ne protiv brodovlasnika ili brodara u postupku *in personam*. Sam brod ne predstavlja opasnu stvar, za razliku od automobila,²⁵ što predstavlja okolnost koja nije bez značaja.

Po pravilu, pomorska privilegija na brodu ne može postojati bez pomorske tražbine kojom spasioci obezbeđuju svoje pravo da nagradu za spasavanje naplate. Pomorska privilegija²⁶ predstavlja privilegovano potraživanje koje se u redu prvenstva nalazi ispred svih ostalih potraživanja; obezbeđuje naknadu za pružene usluge brodu ili štete prouzrokovane od broda; predstavlja skriveno potraživanje koje bezuslovno prati pomorsku stvar (*maritime res*), na kojoj postoji i ostvaruje se tužbom *in rem*. Pomorske privilegije prihvaćene su Zakonom u smislu zakonskih založnih prava. Pored ostalog, i za potraživanja po osnovu nagrade za spasavanje pomorskog broda i broda unutrašnje plovidbe.

22 Ivo Grabovac, „Odgovornost broda spasioca za vrijeme spasavanja”, *Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu*, Zagreb, br. 3, 1976, str. 228.

23 Trajković, navedeno delo, str. 215-216.

24 Međunarodna konvencija za izjednačavanje nekih pravila o pomorskim privilegijama i hipotekama iz 1926. i Konvencija o upisu prava unutrašnje plovidbe iz 1965.

25 Hrvoje Kačić, „Je li brod ‘opasna stvar’ i osiguranje odgovornosti”, *Zbornik radova pravnog fakulteta u Splitu*, god. 36/1999, str. 27-40.

26 Griffith Price, *The Law of Maritime Law*, London, 1940, str. 1-3.

Spasioci imaju mogućnost da svoje pravo na nagradu ostvare privremenim zaustavljanjem pomorskog broda, što im omogućava međunarodna konvencija (vidi izvore prava). Za pomorske tražbine, kao što je nagrada za spasavanje, privremeno zaustavljanje broda je dozvoljeno. Tada sledi tužba protiv broda *actio in rem*, čiji je cilj, po jednom shvatanju, da natera brodovlasnika da se i sam pojavi na sudu.²⁷

Zakonska založna prava postoje i na vazduhoplovu za potraživanja koja se odnose na plaćanje dugovanja po osnovu traganja za vazduhoplovom ili njegovog spasavanja.²⁸ Za razliku od zakonskih založnih prava na brodu, zakonska založna prava na vazduhoplovu mogu se upisati u odgovarajući upisnik. U SAD se „*liens*” upisuju u upisnik vazduhoplova, npr. za usluge popravljача vazduhoplova.²⁹ Bez ovakvog upisa, poverilac neće moći da ostvari svoja prava protiv vlasnika vazduhoplova.³⁰ Poverilac svoja prava ostvaruje tužbom *in rem* protiv vazduhoplova ili tužbom *in personam* protiv njegovog vlasnika.

4. Osiguranje spasavanja

Prema odredbama Zakona, nagrada za spasavanje predstavlja jednu od kategorija štete. U tom pogledu, transportna osiguranja razlikuju se od ostalih imovinskih osiguranja. Ako ugovorom o osiguranju nije predviđeno nešto drugo, smatraće se da su pokrivenе sve kategorije štete.³¹ Dok se nagrada za spasavanje smatra štetom pokrivenom osiguranjem, troškove osiguranika u vezi sa spasavanjem broda uvrstićemo u predmet osiguranja koji je kao takav samo indirektno izložen pomorskim rizicima u plovidbenom poduhvatu. S obzirom

27 Marko Pavliha i Mitja Grbec, *Abeceda pomorskoga prava in začasna zaustavitev ladje*, 2002, Ljubljana, str. 83.

28 Zakon o obligacionim odnosima i osnovama svojinsko-pravnih odnosa u vazdušnom saobraćaju.

29 Nathan Leavitt, What You Don't Know Hurt You: Liens and Interests in Commercial and Corporate Aircraft Equipment Not Found on the FAA Aircraft Registry. *Aletrs & Newsletters*, USA, 18. 10. 2013.

30 Georgy J. Reigel, *Aircraft Mechanic's Liens*, Reigel Law Firm, Ltd, Hopkins, MN, February 2008.

31 Veljko Tomašić, *Ugovor o plovidbenom osiguranju: po Zakonu o pomorskoj i unutrašnjoj plovodbi sa komentarom i osvrtom na inostrano zakonodavstvo*, Institut za uporedno pravo, Beograd, 1990, str. 226.

na neizvesnost uspešnog okončanja plovidbenog poduhvata, ovaj rizik brodar prebacuje na svog osiguravača.

4.1. Nagrada za spasavanje i zajednička havarija

Nagrada i troškovi spasavanja redovno su pokriveni osiguranjem. Ako je izvršeno spasavanje broda i tereta, osiguravač će moći da likvidira štetu osiguranika kao zajedničku havariju. Nagrada za spasavanje može se posmatrati kao poseban trošak osiguranja.³² Ovakav način likvidacije predviđen je Jork-antverpenskimi pravilima iz 1974. godine. Rešenje može biti nepravično prema teretu s obzirom na to da se visina nagrade za spasavanje utvrđuje prema vrednosti broda i tereta u mestu u kome je spasavanje završeno, dok se likvidacija zajedničke havarije vrši prema mestu u kome je zajednički poduhvat broda i tereta okončan. Primer:³³

Obračun zajedničke havarije

Dužnička masa:		Poverilačka masa:	
- vrednost broda	100.000.000	trošak spasavanja	9.000.000
- CIF vrednost tereta na odredištu	80.000.000 (na odredištu)		
Ukupno	180.000.000		
Koeficijent raspodele	$\frac{9.000.000}{180.000.000} = 5\%$		
Obračun naknade za spasavanje			
- vrednost broda	100.000.000		
- vrednost tereta u mestu spasavanja	70.000.000	nagrada za spasavanje	9.000.000
Ukupno	170.000.000		
Koeficijent raspodele	$\frac{9.000.000}{170.000.000} = 5,29\%$		

Najznačajnija i ujedno najspornija novina koju donose poslednja Jork-antverpenska pravila iz 2004. jeste pravilo da se u zajedničku havariju ne priznaju nagrade za spasavanje. Nagrada za spasavanje i zajednička havarija obračunavaju se zasebno, svaka za sebe i po vlastitim pravilima.³⁴

32 Borislav V. Ivošević, *Transportno osiguranje*, Pravni fakultet Univerziteta Union, Delta Press, Beograd, 2009, str. 133.

33 Zoran Radović, *Predavanja na Fakultetu za pomorstvo in promet, Portorož, 1994.*

34 Drago Pavić, „York-antverpenska pravila”, 2004, *Pomorsko poredno pravo*, broj 159/2005.

Prema jednom stanovištu, nagrada za spasavanje pokrivena je osnovnom polisom osiguranja bez obzira na to što sama polisa ne sadrži odgovarajuću odredbu u tom pogledu, pod uslovom da je brod bio spasen od rizika koji je polisom pokriven.³⁵ Ovo rešenje je logično pošto niko sa sigurnošću ne može predvideti karakter štetnog događaja kojim bi se preteća opasnost ostvarila.³⁶ Prema drugom shvatanju, obaveza osiguravača da osiguraniku naknadi štetu zavisi od izričitih odredaba polise osiguranja.³⁷

4.2. Nagrada za spasavanje i zasebni troškovi

Pod zasebnim troškovima podrazumevaju se troškovi koje je brodar u svojstvu osiguranika imao u vezi sa svojim osiguranim interesom, usled nastupanja osiguravajućeg rizika. Brodar sam snosi troškove u potpunosti (ne deli ih ni sa kim).³⁸

Zasebni troškovi, po svojoj prirodi, mogu nastati radi spasavanja osiguranog predmeta kao što je brod, ali takođe i zbog sprečavanja povećanja već nastale štete pokrivene osiguranjem. Ukoliko je osiguranik zaključio ugovor o spasavanju svoga broda, prema čijim odredbama spasioci imaju pravo na naknadu bez obzira na postignuti uspeh u spasavanju, ova naknada je pokrivena osiguranjem ne kao nagrada za spasavanje, već kao zaseban trošak. Pojam „zasebni troškovi“ unet je u englesko pomorsko osiguranje da bi se napravila razlika između „zasebnih šteta“ na osiguranom predmetu i ovih troškova. Razlika se sastoji u tome što su zasebne štete pokrivene osiguranjem kao neposredna posledica ostvarenja osiguravajućih rizika, što nije slučaj sa zasebnim troškovima.³⁹ Troškovi osiguranika nastali radi izbegavanja šteta od neposredne opasnosti ili smanjenja već nastalih šteta naknađuju se ako su učinjeni razumno i ako su u pitanju štete pokrivene osiguranjem. Te štete naknađuju se preko osiguranog iznosa i nezavisno od postignutog rezultata (Zakon).

Za razliku od zasebnih troškova, nagrada za spasavanje osiguraniku neće se nikad naknaditi iznad osiguranog iznosa. Nagrada za spasavanje je u neposrednoj zavisnosti od postignutog uspeha, zbog čega se na prvi pogled

³⁵ Veljko Tomašić, *Pomorska polisa za osiguranje prekomorskih brodova sa komentarom*, Zagreb, 1962, str. 109

³⁶ Marina Kružičević, „Naknada za izvanredne mere spasavanja u pomorskom osiguranju“, *Osiguranje i privreda*, Zagreb, br. 3-4/74.

³⁷ Lord Chorley of Kendal, M. A, *Arnould on Law of Marine Insurance and Average*, London, 1954, str. 787.

³⁸ Hugh Mullins, *Marine Insurance Digest*, Cambridge, 1951, str. 70.

³⁹ E. R. H. Ivamy, *Marine Insurance*, London, 1970, str. 432.

ne može očekivati postojanje disproporcije između štete koju je pretrpeo brod uvećane za nagradu za spasavanje i stvarne vrednosti broda pre spasavanja.

Primer:

Stvarna vrednost broda pre spasavanja: 1.000.000

Šteta na brodu usled nasukanja: 100.000

Nagrada pokrivena osiguranjem ne sme biti veća od: 900.000

4.3. Kasko osiguranje broda

Prema odredbi Zakona, ako osigurani brod bude spašen, osiguravač će naknaditi onaj iznos koji je osiguranik dužan da plati, ali do osigurane vrednosti broda. Osiguravač će postupiti kao kod svake druge štete pokrivena osiguranjem.

Pomorski brodovi u svetu osiguravaju se prema opštim uslovima engleskog osiguranja.⁴⁰ Predviđena je primena engleskog prava, prema kome je nagrada za spasavanje pokrivena osiguranjem ukoliko je spasavanje izvršeno da bi se sprečilo nastupanje osiguravajućeg rizika (MIA). Uslovi osiguranja predviđaju da je pokriven udeo broda u troškovima spasavanja, u nagradama za spasavanje i/ili u zajedničkoj havariji. Opšti uslovi za osiguranje plovni objekata na unutrašnjim vodama Kompanije „Dunav osiguranje“ pokrivaju nagradu za spasavanje, troškove osiguranja i troškove zajedničke havarije koji su nastali u vezi sa osiguravajućim rizicima.

Nagrada za spasavanje, kao šteta usled ostvarenja ratnih rizika, pokrivena je osiguranjem ukoliko je osiguranje od ratnih rizika bilo ugovoreno. Da bi šteta bila pokrivena osiguranjem, neophodno je da postoji uzročna veza, npr. pretnja da brod bude zaplenjen ili da potone ako je pogođen torpedom.

4.4. Osiguranje od odgovornosti

Osiguranje od odgovornosti pomorskih brodara u svetu vrši se učlanjivanjem brodovlasnika i brodara u klubove za zaštitu i naknadu (*Protecting & Indemnity Clubs*).⁴¹ Klupska pravila predviđaju pravo brodara na naknadu dela nagrade za spasavanje koja tereti spasavani (učlanjeni) brod ukoliko kasko osiguravač broda ovaj deo nagrade uskrati svom osiguraniku. Uslov je da uskraćivanje nastane zbog toga što je stvarna vrednost broda bila veća od njegove

40 Institute Clauses Clauses – Hulls i Institute Voyage Clauses doneih od strane Lloyd's Underwriters Association i Institute of London Underwriters, N. G. Hudson i J. C. Allen, *The Institute Clauses Handbook*, London, 1986, str. 2.

41 Zoran Radović, „Osiguranje odgovornosti pomorskih brodara“, *Pomorski zbornik*, Rijeka, 1980, str. 150.

osigurane vrednosti po kasko polisi.⁴² Pored međunarodne grupe P&I klubova, važno mesto u ovoj oblasti osiguranja ima i ruski P&I Pool.⁴³

4.5. Osiguranje vazduhoplova

Ugovor o osiguranju u vazdušnoj plovidbi regulisan je Zakonom o obligacionim i osnovnim materijalnopравnim odnosima u vazdušnoj plovidbi. U slučaju da neki elementi nisu regulisani ovim zakonom, primeniće se odredbe Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi. Zakon o obligacionim odnosima i osnovnim materijalnopравnim odnosima, doduše, sadrži odredbe o spasavanju, ali ne sadrži i odredbe o osiguranju koje bi se na spasavanje primenjivale.

Prema odredbi engleske polise za osiguranje vazduhoplova,⁴⁴ iz osiguranja osiguravača vazduhoplova za doprinose u zajedničkoj havariji, troškovima spasavanja i nagradi za spasavanje isključena je odgovornost. A prema klauzuli kojom se proširuje ovo pokriće,⁴⁵ nagrada za spasavanje osiguranog vazduhoplova naknadiva je iz osiguranja. Druga engleska polisa⁴⁶ izričito isključuje mogućnost da se polisa tumači kao pomorska. Iznos nagrade za spasavanje koji je naknativ iz osiguranja ograničen je osiguranim iznosom u osnovnoj polisi. Rešenje je nepravično. Ukupni troškovi osiguranika pokriveni osiguranjem mogu da budu i veći kada je osiguranik preduzeo spasavanje. U ovom pogledu, opšti uslovi osiguranja naših osiguravača su širi. Uslovi za osiguranje vazduhoplova Kompanije „Dunav osiguranje” pokrivaju troškove učinjene radi spasavanja osiguranog vazduhoplova ili izbegavanja odnosno smanjenja štete na osiguranom vazduhoplovu.

5. Zaključak

Prilikom pružanja pomoći ili spasavanja imovine na moru, spasioci se susreću sa nizom problema koji utiču na njihova prava i obaveze. Opasnosti prilikom spasavanja ugrožavaju i njih same. Premda nagrada za spasavanje, čija je visina po pravilu znatna, predstavlja za spasioce dovoljno jak podstrek da se prihvate tog posla, potrebno je da se spasavanje odvija sa što manje rizika. U

42 The United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association (Bermuda) Ltd.

43 David McCahan, „Inland Marine Insurance”, *Annals of the American Academy of Political and Social Science*, Vol. 161/2010.

44 Lloyd’s Aircraft Policy

45 Aircraft Wreck and Salvage Clause.

46 London Insurance Aircraft Policy AVN IC AMB 21. 12. 98.

tom pogledu, ključnu ulogu ima osiguranje, koje je, s jedne strane, spremno da snosi materijalne štete pričinjene na brodu spasiocu, a s druge strane nudi pokriće štete iz osnova odgovornosti spasioca nastale za vreme spasavanja.

Nagrada za spasavanje po svojim svojstvima ne predstavlja rizik zbog kojeg postoji potreba obezbeđenja putem osiguranja. Spaseni brodar spasiocima plaća nagradu za spasavanje kada je njegov brod uslugama spasioca iz nevolje izbaavljen tako što je sprečeno ostvarenje osiguravajućeg rizika.

Institut spasavanja na moru, koji je, prema rimskom pravu, zasnovan na *negotiorum gestio*, nije poznat u engleskom pravu (*common law*), niti u engleskom ugovornom pravu (*contract i quasi-contract*). Izbegavanjem ovih razlika institut spasavanja moramo prihvatiti kao institut pomorskog prava *sui generis*. U kopnenom pravu ne postoji pravo na nagradu za spasavanje od požara za lice koje je bez naloga izvršilo spasavanje imovine, niti mu se može naknaditi šteta koju je zbog preduzetog spasavanja na sebe preuzeo.

Englesko pomorsko pravo izvršilo je uticaj na evropsko kontinentalno pravo, koje je prihvatilo institut pomorskih privilegija koji poveriocu obezbeđuje ostvarenje prava na pomorskoj imovini (*maritime res*), što obuhvata brod, teret, vozarinu i prevozninu. Pomorska privilegija obuhvata pravo na imovini (*jus in re*) i pravo na ostvarenje potraživanja (*jus in rem*). Navedena rešenja potvrđuje naš zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi i Zakon o upisu brodova unutrašnje plovidbe sa Protokolom I. Pomorsko potraživanje (*maritime claim*) može se ostvariti samo na pomorskoj imovini.

Međunarodna konvencija o izjednačavanju nekih pravila o pomorskim privilegijama i hipotekama ostavila je državama potpisnicama da same urede pitanje merodavnog prava. Pomorske privilegije u Zakonu o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi prihvaćene su kao zakonska založna prava. Na ova prava kao stvarna prava na brodu primenjuje se pravo državne pripadnosti broda (Zakon).

Odredbe Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi primenjuju se na osiguranje nagrade za spasavanje vazduhoplova i traganje za izgubljenim vazduhoplovom.

Summary

Salvage Reward in Transport Insurance

Zoran Radović, PhD

By protecting the Insured, the Insurance business engages in maritime and aviation salvage. It covers the risks present in services of salvors engaged to save or help save a recognised subject of salvage when in danger. As a rule, salvors who render the services of this description acquire a maritime lien on the property saved and they are entitled to remuneration.

The legal institute of salvage should be recognized as the institute of maritime law. It does not exist anywhere else. Salvage of a house on fire by a neighbour does not grant any entitlement to salvage reward.

Salvors may enforce their rights by proceedings in rem, by arresting the subjects of salvage, maritime res, consisting of a vessel, cargo and freight and by arresting an aircraft, or by proceedings in personam against their owners. The lien includes jus in re and jus in rem.

The salvage reward is covered by hull insurers of vessels, cargo, freight and aircrafts. Liability of salvors is also covered by insurers.

The Serbian Marine and Aircraft Insurance Laws have endorsed provisions of international conventions regulating liens.

*Language-edited by: **Bojana Papović***