

Spasavanje ljudskih života na moru u našem zakonodavstvu

Institut za pomorsku medicinu Split u zajednici sa Društvom za proučavanje i unapređenje pomorstva Jugoslavije — Odjel za pomorsku medicinu, Rijeka održao je 5—8. X prošle godine u Hvaru Simpozij o »SPASAVANJU LJUDSKIH ŽIVOTA I PREŽIVLJAVANJU NA MORU I PRIOBALJU«. Donosimo ovdje prošireni referat što ga je na tom Simpoziju održao naš suradnik pod naslovom »SPASAVANJE LJUDSKIH ŽIVOTA NA MORU U NAŠEM ZAKONODAVSTVU.« Ur.

I.

Institut spasavanja na moru je jedan od najvažnijih instituta u pomorskoj plovidbi. Taj institut zadire ne samo u upravno pravo (propisi o obavezni spasavanja), već i u imovinsko-pravne odnose (pravne posljedice spasavanja, odnosno propuštanja te dužnosti) u čijem je središtu čovjek i njegov život u času opasnosti, tako da taj institut po svom sadržaju i odnosima među učesnicima predstavlja složenu materiju, koja se je uz gubitak ljudskih života i imovine na moru stoljećima izgrađivala.

Prve naše propise o spasavanju ljudi i pružanju pomoći na moru nalazimo već u statutima starih primorskih gradova i u naredbama upravnih vlasti stare hrvatske, hrvatsko-ugarske, mletačke i austro-ugarske. Tako se u poznatom »Državnom oglasu o plovidbi — Editto politico di navigazione mercantile« od 25. IV. 1774. godine, nadopunjenim zakonima iz 1847. i 1879. god., čije su odredbe vrijedile u Istri, Hrvatskom primorju, a ranije i u Dalmaciji — u njegovom članu II. i VI., § 19. i 8., između ostalog navodi:

»... zapovjednici ... ne smiju ... napustiti brod ... (u slučaju) morske ili ... druge pogibelji ... ; ako mornar, ... ili tko drugi ... prilikom ... morske ili neprijateljske pogibelji, napusti ili zanemari spasavanje ili obranu broda, ... (i posade) ... taj će ... biti kažnjen zatvorom, ... nemogućnost spasavanja ... treba da utvrdi zapovjednik broda ... «

I drugi pomorski propis — II. Knjiga francuskog Trgovačkog zakona — Code de commerce od 17. VII 1808. god., čije su odredbe vrijedile u Dalmaciji od 23. XII 1816. god.

(osim Gl. IV. i V.) — u Gl. III, čl. 396, između ostalog, se navodi:

Mogu se ... predmeti (brod i oprema) — napustiti ... (samo u slučaju ... (opravdane) morske pogibelji i nemogućnosti spasavanja, (ali se ljudi u pogibelji moraju spasiti, ako je to ikako moguće ... «).

Osim ova dva osnovna pomorska zakona na našoj obali — Državni oglas o plovidbi i franc. Trgovački zakon, od važnosti je bio i njihov (prvi) provedbeni propis — »Naredba o pravilima za izbjegavanje sudara brodova« od 10. IV 1906. god., naknadno preuzeta i od strane biv. Kraljevine SHS pod br. 1950/1919. od 30. XI 1919. god. s nazivom »Propisi za izbjegavanje sudara na moru i međunarodna signalizacija.«

Prvi naš **domaći** zakon o spasavanju ljudi na moru bio je »Zakon o jamčenju za sukob brodova i traženja za pomaganje i spasavanje u morskoj nevolji« od 22. VII 1912. god. (l. d. z. br. 151/12). Od važnosti je istaknuti, da su u ovaj naš prvi Zakon o spasavanju ljudi na moru unijete prvi put i dvije odredbe iz poznatih Briselskih konvencija od 23. IX. 1910. god. — za unifikaciju izvjesnih pravila koja se odnose na pomorsku pomoć i spasavanje, te na sudare brodova, i to čl. 11. prve od tih Konvencija o pružanju pomoći i spasavanju kao čl. 19. našeg Zakona, te čl. 8. druge od tih Konvencija o sudaru brodova kao čl. 7. našeg Zakona.

Na temelju odredaba ovog Zakona i u okviru Briselskih konvencija, ratificiranih 22. XI 1931. godine od strane biv. Jugoslavije bio je donijet i (drugi) naš provedbeni propis — Pravilnik o izvještavanju spasavanja nastradalih trgovačkih brodova i zrakoplova na moru do 18. IV 1931. godine.² Prema toč. 6. i 8. ovog Pravilnika

»u slučaju ... spasavanja ljudskih života ... staviti će se na raspolaganje ... plovna i zračna sredstva ... uz upotrebu rapoloživih plovnih jedinica ... , a zapovjednik broda koji primi signal za pomoć ... dužan je da se uputi ... brodu koji je u opasnosti, osim u slučaju potpune nemogućnosti ili ako ocjeni ... da ne bi bilo ... korisno to učiniti ... «

¹ Zbornik Zakona i Naredaba za Hrvatsku i Slavoniju, br. 109/1913, Zakon od 22. XI 1931. god. o ratifikaciji Konvencija za unifikaciju izvjesnih pravila koja se odnose na sudare brodova, na pomorsku pomoć i spasavanje od 23. IX 1910. (Služb. nov., br. 285 A—XCIV od 6. XII 1931., M. K., br. 8166.

² Služb. nov. Kr. Jugoslavije od 7. V 1931., br. 101/31.

Ovim propisom zaokružena je bila normativna djelatnost stare Jugoslavije u materiji spasavanja ljudi i o pružanju pomoći na moru.

Katastrofa »Titanic«-a u travnju 1912. godine još je više pojačala brigu za spasavanje ljudi u pomorskim nezgodama, tako da su sve Londonske konvencije o zaštiti ljudskog života na moru, prva iz 1914. god., druga od 31. V 1929. god., treća od 10. VI 1948. god. i četvrta od 17. VI 1960. godine svojim »reglement«-ima propisale način i uvjete spasavanja ljudi na moru. Titanic-konferencija udarila je prvi temelj u »la vic humaine en mer« i u domaća zakonodavstva pojedinih zemalja, te je obavezala sve zemlje na poduzimanje mjera za spasavanje ljudi na moru. Sve ove 4 »SOLAS« konvencije International Conference on Safety of Life at Sea) propisuju, svaka daljnja sa sve većom preciznošću, tehničke i zaštitne mjere za spasavanje ljudi na moru, i to ne sa imovinsko-pravnog aspekta, već isključivo sa stajališta upravno-pravnih propisa. Od važnosti je ovdje istaknuti da je

»... svaka vlada ugovornica obavezna osigurati i poduzimanje svih neophodnih mjera... za spasavanje osoba u pogibelji na moru oko njenih obala... that any necessary arrangements are made for coast watching and for the rescue of persons in distress at sea round its coasts...«³

tj. uspostaviti službu spasavanja ljudi na moru, kako sa tehničke i organizacione strane, a tako i u domeni normativne djelatnosti. Činjenica je da su sve zemlje ugovornice »SOLAS« i ostalih konvencija, uključujući i našu zemlju »ugradile« odredbe tih konvencija i u svoja domaća zakonodavstva (vidi čl. 7. i 19. našeg Zakona iz 1912. god. i čl. 8. i 11. Briselskih konvencija iz 1910. god.), i to ne samo za njihove brodove, koji vrše međunarodna putovanja, već su te odredbe osnova i za reguliranje režima plovidbe njihovih brodova u domaćim plovibama.

Činjenica je da institut pružanja pomoći i spasavanja na moru nije bio u staroj Jugoslaviji, ali ni u novoj Jugoslaviji sve do početka 1966. god. jedinstveno reguliran, to su se do tada kod nas primjenjivala na ranijem području biv. stare Austrije u ovim odnosima pravna pravila biv. Jugoslavije, i to, pored Editto politico di navigazione mercantile i 1774. god. navedeni Zakon o jamčenju za sukob brodova i traženja za pomaganje i spasavanje u morskoj nevolji iz 1912. god., a na ostalom području naše zemlje primjenjivale su se odredbe II. Knjige franc. Code de commerce iz 1808. god. To iz razloga, što prema odredbi čl. 4. Zakona o nevažnosti pravnih propisa donesenih prije 6. IV. 1941. god. i za vrijeme neprijateljske okupacije pravna pravila predratnih zakonskih i drugih propisa mogli su se primjenjivati samo na one odnose, koji nisu bili regulirani novim propisima, i to pod uvjetom da ta pravna pravila nisu bila u suprotnosti s Ustavom FNRJ iz 1946. god., s Ustavom SFRJ iz 1963. god., sa republičkim ustavima, zakonima i drugim postojećim propisima organa nove države i načelima ustavnog poretka SFRJ i njenih republika. Kako pravna pravila o materiji spasavanja ljudi i pružanja pomoći na moru nisu bila u suprotnosti s osnovnim načelima Ustava SFRJ i zakonitim propisima, donesenim na osnovi tih ustavnih načela, to su ona našla kod nas svoju punu primjenu. Ali ovdje je sporno pitanje koja su to pravna pravila, jer pravni režim bivše Jugoslavije u tom pogledu, kao što je već i istaknuto, nije bio jedinstven. Takvo stanje prouzrokovalo je neujednačen i kolebljiv stav naše sudske prakse, jer su neki sudovi primjenjivali pravna pravila navedenog austrijskog zakona, a drugi su se oslanjali preko Code de commerce na Briselske konvencije iz 1910. god., premda su jednim dijelom i u ovaj austrijski propis, odnosno u »Zakon o jamčenju...« bile »ugradene« odredbe tih Konvencija.

III.

Prvi propis nove Jugoslavije, koji je pitanje spasavanja ljudi i pružanja pomoći na moru u **potpunosti** normirao, je ZAKON O SPASAVANJU NA MORU i unutrašnjim plovnim putovima od 10. III 1966. god. (Služb. list SFRJ, br. 11 od 16. III 1966. god., str. 219—222). Ovaj naš prvi poslijeratni Zakon prihvatio je ne samo načela navedenih međunarodnih konvencija o pružanju pomoći i spasavanju na moru, o sudaru brodova i o zaštiti ljudskog života na

moru, i to Briselskih konvencija iz 10. god., a dijelom i njihovih **naknadnih dopuna** i izmjena,⁵ već je on normirao i veći broj pravnih i drugih instituta, koji nisu obuhvaćeni tim konvencijama, ali su oni u skladu sa društvenom i ekonomskom strukturom naše zemlje. Što se tiče teritorijalne primjene ovog Zakona, već je u njegovom čl. 1. usvojen princip Konvencije od 1910. god. tj. da se njegove odredbe primjenjuju na svako spasavanje i pružanje pomoći na moru bez obzira na to, tko to vrši, odakle se ono vrši i tko se spašava. Što se tiče objekta spasavanja, treba ukazati da su predmetom normiranja ovog Zakona, kako spasavanje osoba, brodova i stvari iz tih brodova (čl. 1. st. 1.), a tako i pružanje pomoći na moru osobama u pogibelji tj. u životnoj opasnosti, za spasavanje brodova, njihove opreme, uređaja i tereta (čl. 1. st. 2), prava na vozarinu (za robu) i na prevozninu (za putnike) koje pripadaju brodu, što je i u skladu sa čl. 1. Konvencije iz 1910. god. Prema tome, iako u našem Zakonu nije posebno navedeno spasavanje i vozarine, odnosno prevoznine, a pošto se pored prvenstvenog spasavanja osoba, pod određenim uvjetima spasa i brod i stvari na njemu, to se u okviru te imovine spasavaju i prava na takva potraživanja. Ne protivi se našoj zakonodavnoj tehnici kad se uz imovinu navedu i ta potraživanja, iako se ona ne mogu direktno spasavati.

Pojmu broda data je u Zakonu najšira definicija; u njemu su obuhvaćeni i napušteni i nasukani bročovi, čak i podrtine koje plutaju na moru, a u opasnosti su da potonu. »Brod je svaki plovni objekt bez obzira na svrhu kojoj služi, kao i zrakoplov na vodi« (čl. 2. st. 1). Ako se zrakoplovu na moru pruža pomoć, tada za nj vrijede odredbe ovog Zakona, ali ako on ukazuje pomoć drugome, tada za njega vrijede posebni propisi, što je i u skladu s pravnim stanjem na području unifikacije zračnog prava. Time što ovdje pojam broda obuhvaća sve plovne objekte, uključujući i napuštene i nasukane brodove, riješeno je jedno važno pitanje, koje je u teoriji i praksi još uvijek sporno. Nema sumnje da se po našem Zakonu i odsukivanje nasukanog broda smatra spasavanjem. Usvojeno je stajalište da se svaki brod koji pluta po moru nalazi u opasnosti da potone, da propadne, pa njegovo tegljenje, kao i svaka djelatnost za njegovo očuvanje predstavljaju u stvari spasavanje, a ne nalaz stvari u smislu građanskog prava, jer nalaznik redovito nema nikakve brige i posla da bi stvar očuvao. Isto tako pod institut spasavanja spadaju i brodovi za upravne svrhe, brodovi koji su u javnoj službi, bez obzira da li su u ulozi spasavajućeg ili spasavanog proda. U načelu odredbe ovog Zakona vrijede i za naše ratne brodove, istina, uz određene iznimke obzirom na specifičnost tih brodova. Tako protiv izričite zabrane komandanta ratnog broda ne može se pristupiti spasavanju tog broda, čak ni članova njegove posade — ljudi, a posebnom se odredbom Saveznog sekretara za narodnu obranu propisuje u kojim slučajevima komandant ratnog broda nije dužan pružati pomoć i vršiti spasavanje kako osoba u životnoj opasnosti, a tako i broda ili tereta u opasnosti na moru (čl. 11. i 12.).

Zakon pravno izjednačuje pojam spasavanja sa pojmom pomoći, što je i u skladu sa Konvencijom iz 1910. god., tako da se jedna i druga djelatnost podvrgavaju istim pravnim rješenjima. Ima pravnih sistema kod kojih primjena normi zavisi od toga da li se radi o pomaganju tj. asistenciji snagama broda koji je u nevolji da se iz nje izvuce, ili o spasavanju tj. o situaciji kad su snage broda koji je u nevolji postale nemoćne. Međutim, ovo razlikovanje naš Zakon u skladu sa Konvencijom iz 1910. godine nije prihvatio i on te dvije djelatnosti posve izjednačuje

³ Pravilo 10. i 15. Gl. V. SOLAS konvencija, London, 1960. (Sl. 1. SFRJ, Međun. ugov. i drugi sporazumi, br. 5 65).

⁴ Služb. list FNRJ, br. 86. i 105/1946, 96/1947.

⁵ Uredba o ratifikaciji Protokola od 27. V 1967. god. o izmjeni Konvencije za izjednačenje nekih pravila o pružanju pomoći i spasavanju na moru (Sl. 1. SFRJ, br. 26/71).

Protokol o izmjenama Konvencije za izjednačenje nekih pravila koja se tiču spasavanja i pomaganja na moru potpisane u Bruxellesu 23. IX 1910. (VJESNIK Jug. udruž. za pomorsko pravo, Zagreb, br. 19/68, str. 38—43).

Revizija čl. XIV Međun. konvencije... o spasavanju i pomaganju na moru, Bruxelles, 23. IX 1910., Rijeka, 26. IX. 1959. (VJESNIK Jug. udruž. za pom. pravo, Zagreb, br. 12/60, str. 47).

Zapovjednik broda ili osoba koja ga zamjenjuje, koji na bilo koji način sazna da se osobe, uključujući i neprijatelje u slučaju ratnog stanja, nalaze u životnoj opasnosti na moru, dužan je sa brodom odmah krenuti u pomoć tim osobama, i to najvećom mogućom brzinom vožnje broda, obavjestivši ih prethodno o tome, ako je to u datim prilikama moguće izvesti, te poduzeti njihovo spasavanje (čl. 3. str. 1.). Zapovjednik broda u opasnosti ima pravo, nakon što se savjetuje sa zapovjednicima brodova koji su mu pritekli u pomoć, odnosno koji su odgovorili na njegov poziv za pomoć, ukoliko je i to moguće izvesti, da izabere jednog ili više od tih brodova za koje smatra da su najprikladniji za pružanje efikasne pomoći (čl. 3. st. 2.). Zapovjednici ovih brodova dužni su prihvatiti izbor i odmah najvećom mogućom brzinom vožnje tih brodova krenuti u pomoć osobama koje su u životnoj opasnosti (čl. 3. st. 3.). Spasavanje osoba koje su u životnoj opasnosti jeavezno i onda, kad se spasavanju protive bilo te osobe, bilo zapovjednik broda na kojem se brodu te osobe nalaze, bilo da se tome protivi osoba koja zamjenjuje zapovjednika broda (čl. 3. st. 4. i 5.). Ovdje mogu postojati razlozi psihološkog stanja i nedovoljna mogućnost rasuđivanja osoba u životnoj opasnosti, kao i spekulacije koje involviraju materijalne interese, ali se niu kojem slučaju ne smije dozvoliti da budu ugroženi životi osoba, bilo da su te osobe zainteresirane, bilo da nisu zainteresirane i za spasavanje imovine — broda i stvari na njemu.

Zapovjednik broda nije dužan krenuti u pomoć i poduzeti spasavanje osoba u životnoj opasnosti (čl. 4.)

- ako bi poduzimanje tog spasavanja predstavljalo ozbiljnu opasnost za brod kojim zapovijeda i za osobe na tom brodu, ili ako on opravdano drži prema posebnim okolnostima da spasavanje osoba u opasnosti ne bi uspjelo;
- ako sazna da je već drugi brod izabran da ide u pomoć, te da je taj izbor po ovome i prihvaćen;
- ako sazna da osobama koje su bile u životnoj opasnosti nije više potrebna pomoć, bilo da je o tome obavješten od zapovjednika broda u opasnosti, bilo neposredno od osoba koje su bile u životnoj opasnosti ili od zapovjednika broda koji je stigao do tih osoba.

Prigodom sudara brodova, zapovjednik broda je dužan, ako je u mogućnosti da to učini bez ozbiljne opasnosti za brod kojim zapovijeda i za osobe na njemu, osim prvenstvenog spasavanja osoba, — poduzeti i spasavanje broda bilo koje zastave s kojim se sudario brod kojim on zapovijeda (čl. 5. t. 1.), što je preuzeto iz Konvencije iz 1910. godine.

U pomorskom pravu je općenito prihvaćen princip da ne postoji dužnost spasavanja broda na moru, jer se on redovito spasava na osnovi posebnog građansko-pravnog ugovora, a kod napuštenog broda i inicijativom spasavaca, koje je načelo prihvaćeno i u ovom Zakonu. Obzirom i na odredbu čl. 278. Krivičnog zakonika (KZ),

- 1) »Tko pravodobnom prijavom državnom organu ili na drugi način ne poduzme mjere da se otkloni kakav požar, poplava, eksplozija, saobraćajna nesreća ili kakva druga opasnost za život ljudi ili za imovinu većeg opsega iako je to mogao učiniti bez opasnosti za sebe ili drugog, kaznit će se . . .
- 2) Tko odvratanjem ili na drugi način spriječi drugog u poduzimanju mjera a otklanjanje požara . . . eksplozije, . . . ili kakve druge opasnosti za život ljudi ili imovinu većeg opsega, kaznit će se . . .«,

u našem je Zakonu statuirana i dužnost spasavanja samo našeg broda na moru, dok takva dužnost spasavanja stranog broda nije ovdje normirana, jer bi ona mogla u određenim prilikama biti čak i štetna. Obzirom na nedovoljnu definiranost u KZ pojma »imovine većeg opsega«, to se ovim Zakonom statuiraju samo dužnost spasavanja naših brodova i njihovih tereta dajući tom pojmu KZ određeni sadržaj za područje pomorskog prava. Spasavanje bilo koje druge imovine, koja nije naš brod ni njegov teret, ne bi bilo de lege ferenda obuhvaćeno spasavanjem »stvari« (čl. 1. st. 1.), kao ni spasavanje našeg tereta na stranom brodu, koji je u opasnosti na moru. To iz razloga, što bi nametanje takve dužnosti moglo proizvesti nepoželjne posljedice.

Stoga je u Zakonu i data obaveza spasavanja samo za brod naše zastave, kao i za njegov teret naše ili strane provenijencije. Zapovjednik našeg broda koji sazna da je u opasnosti na moru drugi naš brod, dužan je, osim i nakon prvenstvenog spasavanja osoba sa tog broda, obavezno poduzeti i spasavanje tog broda i stvari iz njega koje su društveno vlasništvo, »vlasništvo« naših pravnih osoba tj. na kojem te osobe imaju pravo korištenja ili vlasništvo naših državljana, pod uvjetom ako se tom spasavanju broda i stvari na njemu izričito i razložno, razumno ne protivi zapovjednik odnosno broda, njegov nosilac prava korištenja, odnosno vlasnik ili brodar broda u opasnosti (čl. 6. st. 1.). To iz razloga što iz specifičnih ekonomskih ili drugih odnosa na moru (na pr. mogućnost jeftinijeg spasavanja sa vlastitim brodom ili sa brodom drugog brodarara, materijalna nezainteresiranost radi osiguranja i sl. (mogu postojati opravdani razlozi da se ne pristupi spasavanju broda u opasnosti na moru. Zapovjedniku broda kome se nameće dužnost spasavanja nije opravdano nametnuti i dužnost da ispituje razložnost protivljenja nosioca prava na odnosnu movinu. Sudska praksa utvrdit će da li je zabrana spasavanja u svakom konkretnom slučaju bila razumna, a time i opravdana. Kod spasavanja naše imovine — broda i stvari dovoljno je da zabrana spasavanja bude izričita, istina, ukoliko nisu u pitanju i ljudski životi. Zapovjednik broda je oslobođen obaveze spram drugog našeg broda u opasnosti na moru, ako spasavanje tog broda ne može izvršiti bez ozbiljne opasnosti za osobe na brodu ili za brod kojim zapovijeda i ako opravdano drži da spasavanje tog broda ne bi bilo svrsishodno ni razumno s obzirom na teškoće spasavanja, vrijednost broda i stvari na tom brodu u opasnosti, kao i obzirom na rizike i troškove kojima bi izložio brod kojim zapovijeda (čl. 6. st. 2.).

Zapovjednik broda mora u Brodski dnevnik unijeti sve razloge zbog kojih osobama u životnoj opasnosti nije pružio pomoć i nije poduzeo njihovo spasavanje kao i razloge zbog kojih nije poduzeo spasavanje drugog našeg broda i stvari na njemu, koji je bio u opasnosti na moru (čl. 7.). Kako je i ova odredba preuzeta iz SOLAS konvencije iz 1960. god., ona je potrebna kako bi se sačuvalo pismeni dokaz o razlozima zbog kojih zapovjednik broda nije postupio prema svojoj dužnosti.

Kako je već i istaknuto, obaveza spasavanja broda na moru načelno ne postoji, osim u slučaju sudara i kad se radi o našem brodu tako da stranke ugovaraju tu dužnost navodeći u ugovoru modalitete spasavanja, a prvenstveno visinu nagrade. Samo za ono spasavanje broda i stvari koje je dalo koristan rezultat (No success — no salvage, No cure — no pay) daje se pravična nagrada, čija visina ne može iznositi više od vrijednosti spašenog broda odnosno stvari (čl. 14.). Već je Konvencija od 1910. god. postavila princip da sud može na zahtjev jedne od ugovornih stranaka poništiti ili izmijeniti ugovor o spasavanju, ako je on zaključen za koju od njih pod utjecajem opasnosti tj. da nije bila u stanju slobodnog i razumnog odlučivanja, što je prihvaćeno i u našem Zakonu. Stoga će sud poništiti ugovor o spasavanju ako utvrdi da ugovorne odredbe nisu pravične ili da je stranka na zaključenje ugovora bila navedena prevarom ili namjernim prikrivanjem činjenica, kao i umanjeni odnosno povećati nagradu za spasavanje, ako je ugovorena nagrada prema učinjenoj usluzi pretjerano visoka ili pretjerano niska (čl. 15.) Dok je pravo na nagradu za spasavanje imovine općenito priznato, dotle je i neosporno da spasilac u načelu nema pravo na nagradu za spasavanje osoba u životnoj opasnosti. To je u stvari odraz principa humanosti, koji je u pomorstvu već odavno usvojen, pa se ne može za izvršenje jednog humanog djela tražiti nagrada. Postoji iznimka za slučaj kad se zajedno sa spasavanjem osoba spašava i imovina, pa jedan brod spasava imovinu, a drugi samo osobe. Bilo bi nepravedno u okviru istog pothvata da spasilac koji je spasavao imovinu dobije nagradu, a spasilac koji je spasavao osobe ne dobije ništa, pa je stoga i statuirano pravo da u takvom slučaju i brod koji je spasavao osobe ima pravo na participaciju nagrade sa spasioecom broda i stvari na njemu, što je prihvaćeno i u našem Zakonu (čl. 13.). Kako su se odnosi u pomorstvu od zaključivanja Konvencije od 1910. godine znatno izmijenili, naročito što se tiče prijevoza putnika i njihove pojačane sigurnosti na brodu, već time što se propisuje i obavezno osiguranje putnika, to mnogi pomorski zakoni priznaju i spasioecu osoba

u životnoj opasnosti pravo na nagradu, i to kad su spašene osobe bile osigurane od opasnosti pomorske nezgode ili su pak po propisima morale biti osigurane. Ovaj je institut u stvari preuzet iz zračnog prava u mnoge pomorske zakone, pa ga je djelomično i naš Zakon usvojio, jer on i odgovara našem sistemu. To proizlazi iz odredbe, ako stranke nisu zaključile ugovor o spasavanju ili pak u takvom ugovoru nisu ugovorile visinu nagrade, tada tu visinu određuje sud vodeći računa pored opasnosti spasavanog broda, upotrebljenog vremena, troškova, pretrpljene štete, rizika odgovornosti i drugih rizika spasioca, vrijednosti sredstava izloženih rizika, specijalne opremljenosti broda koji je spasavao, vrijednosti spašenog broda, stvari s broda i iznos vozarine odnosno prevoznine, — o spasiocu, a naročito i o stupnju opasnosti u kojem su se nalazile osobe na tom brodu. (čl. 16. st. 2.) Kako naš Zakon u zajedničkom pothvatu spasavanja i broda i ljudi daje pravo na nagradu i u slučaju spasavanja osiguranih osoba, to visina nagrade ne može preći visinu iznosa osiguranja.

Postavlja se i pitanje da li i pod kojim uvjetima obalna država može rezervirati pravo spasavanja isključivo vlastitim pravnim i fizičkim osobama. Ako se pritom radi o neposrednoj prijetećoj opasnosti, tada nema uopće mjesta nikakvom rezerviranju, jer bi se moglo dogoditi da se izgube ljudski životi ili da brod potone. Naš Zakon u takvim slučajevima propisuje da samo **nasukane** brodove u obalnom moru Jugoslavije, koje je **napustila posada**, kao i stvari s tih brodova tj. gdje ne postoji neposredna prijeteća opasnost, mogu spasavati samo **naše** radne organizacije i druge pravne osobe, kao i građani, koji su ovlašteni za vršenje takve djelatnosti (čl. 10. st. 1.). U svakom drugom slučaju, brodovlasnik ili brodar koji javno manifestira držanje posade na nasukanom brodu, treba da se sam brine o spasavanju svoje imovine i slobodnim izborom spasavatelja, istina, uz prethodnu dozvolu lučke kapetanije (čl. 10. st. 2.).

Nosilac prava korištenja odnosno vlasnik broda ili brodar ne odgovara za štetu koja nastane zbog propusta — povrede dužnosti od strane zapovjednika broda što ovaj nije pružio pomoć i izvršio spasavanje osoba u životnoj opasnosti, broda i stvari na njemu, koji su bili u opasnosti na moru (čl. 8.) Odredbama ovog Zakona ne diraju se prava privilegija spasioca na spašeni brod i teret, koji mu pripadaju po općim pravilima pomorskog prava (čl. 9.). Za povrede dužnosti pružanja pomoći osobama u životnoj opasnosti, broda u opasnosti kod sudara, kao i spasavanja našeg broda i njegova tereta u opasnosti na moru, zapovjednik broda ili osoba koja ga zamjenjuje odgovara krivično, i to zatvorom do 6 mjeseci odnosno do 1 godine, — ili novčanom kaznom ako ne poduzme spasavanje našeg broda koji je u opasnosti, ali i administrativno-kazneno, ako ne unese u Brodski dnevnik razloge zbog kojih nije pružio pomoć i izvršio spasavanje osoba u životnoj opasnosti i nije poduzeo spasavanje domaćeg broda i stvari na njemu. Po načelima pomorskog prava, zapovjednik broda imovinsko-pravno obavezuje brodara, odnosno vlasnika broda, iako po prihvaćenim načelima zapovjednikov principal ne odgovara za povredu zapovjednikovih dužnosti u pogledu spasavanja. Krivično djelo zapovjednika broda ili osobe koja ga zamjenjuje iz čl. 31. našeg Zakona nije identično sa takvim djelom iz čl. 147. KZ,

»Tko ne pruži pomoć osobi koja se nalazi u **neposrednoj** opasnosti za život, iako je to mogao učiniti bez opasnosti za sebe ili drugog, kaznit će se zatvorom . . .«,

po kojem se kažnjava nepružanje pomoći samo osobi koja se nalazi u **neposrednoj** opasnosti za život, dok se zapovjednik broda kažnjava, ako ne pruži pomoć i spasavanje svakoj osobi u **životnoj** opasnosti na moru bez obzira da li je ta opasnost neposredna ili posredna. Odgovornost učinioca za djelo iz čl. 147. KZ postoji samo ako ovaj ne pruži pomoć osobi u neposrednoj opasnosti, a istu je mogao pružiti »bez opasnosti« za sebe i drugog, a ne »bez ozbiljne opasnosti« za brod kojim zapovjeda, za teret i za osobe na njemu, kako to propisuje naš Zakon. Prema tome kriterij za odgovornost je mnogo strožiji u spasavanju na moru nego po čl. 147. KZ. To iz razloga, što svako takvo spasavanje zahtijeva od spasioca da se podvrgne određenoj stupnju opasnosti, a primjenom kriterija iz čl. 147. KZ zapovjednik broda ne bi uvijek odgovarao, dok po čl.

31. našeg Zakona on će biti uvijek odgovoran, osim ako bi ukazivanje pomoći predstavljalo ozbiljnu opasnost (ne svaku opasnost) za brod kojim zapovjeda, teret i za osobe na tom brodu. Krivična djela iz čl. 32. i 33. našeg Zakona su djela nepružanja pomoći brodu u opasnosti kao imovinskom objektu. Između ovih krivičnih djela i već opisanog takvog djela iz čl. 278. KZ, pored razlika u pogledu stupanja opasnosti (svaka ili samo ozbiljna opasnost) kao uvjetna za odgovornost učinioca, neotklanjanje opasnosti je krivično djelo no čl. 278. KZ samo onda ako se radi o imovini većeg obima, što u stvari ovisi o ocjeni suda. Pošto takvo činjenično stanje stvara određenu nesigurnost, ona se otklanja time što se nepružanje pomoći brodu, koji uvijek predstavlja imovinu većeg obima bez obzira na njegovu veličinu, predviđa kao krivično djelo. Isto tako i ne podnašanje pravovremene prijave ili neotklanjanje ma kakve opasnosti za život ljudi predstavlja krivično djelo.

IV.

U okvir naše normative djelatnosti, pored Zakona o spasavanju na moru, kao osnovnog pravnog akta ove materije, spada i više popratnih i ostalih propisa, i to:

Pravilnik o sredstvima za spasavanje na brodovima trgovačke mornarice FNRJ⁷

- ukrcavanje u čamce (čl. 26.),
- kolutovi za spasavanje (čl. 36—38),
- pojasevi za spasavanje (čl. 39—40), i dr.

Naredba o sredstvima za spasavanje na tankerima trgovačke mornarice FNRJ⁸

- po 2 čamca za spasavanje na svakoj strani krmenog nadgrađa . . . da prime sve osobe koje se nalaze na brodu (toč. 1.),
- određeni broj splavi . . . da mogu primiti sve osobe na brodu (toč. 2. st. 1) i dr.

Naredba o opremanju postojećih pomorskih teretnih brodova, koji vrše međunarodna putovanja, požarnom sisaljkom za nuždu i splavima za spasavanje⁹

- svaki brod, osim čamaca za spasavanje i drugih propisanih sredstava za spasavanje ljudskih života na moru, mora imati i splavi za spasavanje za smještaj polovine svih osoba na brodu (toč. 1. i 3., st. 1 toč. 5),
- brodovi iznad određene veličine moraju imati i požarnu sisaljku za nuždu (toč. 2. st. 2 i 3., toč. 4) i dr.

Uredba o redu u lukama s Pravilnikom za njeno izvršenje¹⁰

- nezgodu u luci ili izvan luke, koja ugrožava sigurnost ljudskih života, (otklanja) najpogodniji brod spasavanjem ugroženih ljudskih života na moru (čl. 5a st. 1. Ur.),
- ukrcavanje i iskrcavanje putnika (čl. 33—46. Prav.) i dr.

Osnovni zakon o službi sigurnosti plovidbe¹¹

- ispravnost sredstava za spasavanje (čl. 17. st. 1),
- nadzor nad ispravnosću opreme za zaštitu ljudskog života na moru (čl. 19. st. 1, toč. 1),

⁶ Krivični zakonik (Sl. l. FNRJ, br. 30/59; 11, 31 i 37/62; Sl. l. SFRJ, br. 15/65, 15/67 i 20/69).

⁷ Sl. l. FNRJ, br. 15/55.

⁸ Sl. l. FNRJ, br. 8/59.

⁹ Sl. l. SFRJ, br. 2/68.

¹⁰ Sl. l. FNRJ, br. 7 i 51/50, 56/51, 39/53, 57/54, 32/58 i 2/59.

¹¹ Sl. l. SFRJ, br. 39/64 i 47/65.

- pregled objekata za sigurnost plovidbe (čl. 20. st. 1. toč. 3),
- sigurnost putnika pri ukrcaju, iskrcaju i prekravanju (čl. 24. st. 1, toč. 2.) i dr.

Ovi propisi, iako se ne odnose neposredno na spasavanje ljudi, njihove odredbe **posredno** utječu na uspješno pružanje pomoći svim osobama na moru, koje su u životnoj opasnosti ili bi mogle biti dovedene u takvu opasnost. Što dosljednija primjena tih mjera i nadzor nad njihovim provođenjem pružaju garanciju da ljudski životi na moru neće biti dovedeni u stanje životne opasnosti, odnosno ako uslijed više sile budu i dovedeni u takvu situaciju, stupanj visoke kvalitete tih sredstava za spasavanje pružit će mogućnost da se eventualni gubici ljudskih života na moru svedu na najmanju mjeru.

Primjenom odredaba našeg Zakona o spasavanju na moru i svih ostalih propisa, koji su s tim u vezi, a koji su odraz međunarodnih konvencija, pomorsko-pravni odnosi u oblasti pružanja pomoći i spasavanja ljudi, dobili su novi

kvalitetni sadržaj tako da se ti propisi povoljno odražuju na efikasnu zaštitu čovjeka na moru i u moru..

LITERATURA:

- Naredba i propisi, Knj. II, Bakar, I/1920, str. 129—142.
 Prof. dr. A. Verona, Pomorsko pravo, Zagreb, 1927, str. 128—133.
 Vlad. Brajković: Spasavanje i pomaganje na moru (Arhiv za pravne i društvene nauke, Beograd, 1931, br. 4/31).
 Tomašić Veljko: Unapređenje službe spasavanja na moru (Osiguranje i privreda, Zagreb, 1960, br. 5, str. 14—18).
 Sigurnost života na moru (Međun. transport, Beograd, 1961, br. 8, str. 745—746).
 Nagendra Singh: International Conventions of Merchant Shipping, London, 1963, t. 8., p. 1112—1120.
 M. T. K. Thommen: Reglementation internationale des transports maritimes, New-York, 1968, p. 14 (Transport des passagers).
 Nacrt prijedloga za donošenje Plovidbenog zakonika, Beograd, I/1970, str. 257—269.
 K. dr. L.: O spasavanju ljudi, ... (Naše more, Dubrovnik, br. 4—5/66, str. 185—188).
 O sigurnosti ljudi u pomorskom prijevozu (Robni promet, Zagreb, br. 4—5/54).
 Nova organizacija službe sigurnosti na moru (Pom. zbornik, Knj. 1/1963., str. 359—397).