

O spasavanju ljudi, brodova i tereta

Povodom novog Zakona o spasavanju na moru
i unutrašnjim plovnim putovima

I

Pod spasa vanjem (eng. salvage, tal. salvataggio, fr. sauvetage, njem. Hilfsleitung i dr.) razumijeva se svaka korisna usluga i pomoć pružena osobama, brodu i imovini, koje se nalaze u neposrednoj opasnosti na moru i na rijekama. Institut pružanja pomoći i spasavanja reguliran je

a) na moru:

- Konvencijom i Protokolom za izjednačenje nekih pravila o pružanju pomoći i spasavanju na moru (Convention for the Unification of Certain Rules of Law respecting Assistance and Salvage at Sea), Bruxelles, 23. IX 1910. Jugoslavija je ovu Konvenciju ratificirala 22. XI 1931. god.),
- Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o pružanju pomoći i spasavanju . . . zrakoplova na moru (International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Assistance and Salvage of Aircraft or by Aircraft at Sea), Bruxelles, 28. IX 1938.
- Međunarodnom konvencijom za zaštitu ljudskog života na moru (International Conference on Safety of Life at Sea), London, 17. VI 1960. Jugoslavija je ovu Konvenciju ratificirala 26. V 1965.

b) na unutrašnjim plovnim putovima:

- Konvencija o režimu plovidbe na Dunavu, Beograd, 18. VII 1948.,
- Pravilnik o plovidbi na Dunavu, čl. 78 (Sl. list FNRJ, broj 55/51),
- Rješenje o primjeni odredaba Pravilnika o plovidbi na Dunavu na ostale unutrašnje vodne putove na teritoriji FNRJ (Službeni list FNRJ, br. 32/52).

Kako propisima o unutrašnjoj plovidbi nije uopće regulirano pitanje imovinsko-pravnih odnosa koji nastaju spasavanjem, a isto tako i spasavanje na moru nije bilo do tada jedinstveno regulirano u Jugoslaviji, to su se na osnovu Zakona o nevažnosti pravnih propisa donijetih prije 6. IV 1941. god. i za vrijeme neprijateljske okupacije primjenjivali dijelom stari austrijski propisi (Zakon od 29. VII 1912.), a dijelom i propisi II Knjige franc. trg. zakona — Ordonance de la marine marchande iz 1681. god., što je sve prouzrokovalo neujednačenost naše sudske prakse. Svi ovi propisi vuku svoje porijeklo iz prvih pomorskih propisa koji su tretirali pojam spasavanja, a između njih su najvažniji Rodijski pomorski zakonik (Nomos Rodion Nauticos) iz VII st. i statuti dalmatinskih gradova, a naročito statut Korčule iz 1256. god.

II

Novi Zakon o spasavanju na moru i unutrašnjim plovnim putovima (Sl. list SFRJ, br. 11 od 16. III 1966.) prihvaća načela međunarodnih pomorskih konvencija (gore ad a), kako za pomorske brodove, a tako i za brodove unutrašnje plovidbe, i to bez izbora koji od njih vrši spasavanje i da li se ono vrši na moru, rijekama ili jezerima. Pojam broda obuhvaća svaki plovidni objekat osposobljen za plovidbu morem ili unutrašnjim plovnim putovima uključujući i ratne brodove (Vidi XXIV konfer. CMI). Sa pojmom spasavanja pravno se izjednačuje i pojam ukazivanja pomoći tako, da se ove djelatnosti podvrgavaju istim pravnim načelima i istim pravnim rješenjima.

U pogledu objekta spasavanja posebno se normira spasavanje osoba, a posebno spasavanje broda, tereta («stvari sa broda» je širi pojam) i zrakoplova na vodi. Ovo razlikovanje proizlazi otuda, što je u pomorskom pravu prihvaćen opći princip neobaveznosti spasavanja broda na moru, osim u slučaju sudara, dok dužnost spasavanja osoba postoji i onda, kada se ona bez razloga protivi spasavanju. Prihvaćeno je i u teoriji i u praksi načelo, da eventualna materijalna nezainteresiranost spasavanja broda i tereta, ne smije dovesti do toga da se zanemari spasavanje osoba sa odnosnog broda. Spasavanje osoba koje se nalaze u opasnosti na moru obavezno je prema čl. 11. Konvencije iz 1910. god., i to u svakom slučaju kad se to može učiniti bez ozbiljne opasnosti po vlastiti brod, posadu i putnike — »Every master is bound, so far as he can do so without serious danger to his vessel, her crew and her passenger, to render assistance to every body, even though an every, found at sea in danger of being lost.« SOLAS konvencija iz 1960. god. propisala je i obavezu »The master of a ship . . . is bound to proceed with all speed to the assistance of the persons in distress informing them if possible that he is doing so . . .«, kao i » . . . that any necessary arrangements are made for coast watching and for the rescue of persons in distress at sea round its coasts . . . so far as possible, afford adequate means of locating and rescuing such persons.« (Prav. 10 i 15, Gl. V), po kojoj su ne samo zapovjednici brodova, već i zemlje-ugovornice dužne poduzimati mjere u vezi što efikasnijeg pružanja pomoći i spasavanja u neposrednoj opasnosti. Na unutrašnjim plovnim putovima temeljem propisa o režimu plovidbe Dunavom (gore ad b) postoji, za razliku na moru, i dužnost spasavanja broda, u prvom redu ukazivanja pomoći takvom brodu da se ovaj ukloni sa plovnog puta, što se opravdava potrebom zaštite plovnosti plovnog puta. Obzirom na naše pozitivno pravo zaštite »imovine većeg opsega« po čl. 278. KZ, to je i u ovom Zakonu statuirana obaveza spasavanja jugoslavenskog broda na moru od strane drugog jugoslavenskog broda, čime je u našem pomorskom pravu dat određeni sadržaj pojmu »imovine većeg opsega«. Razumljivo je, da obaveznost spasavanja našeg pomorskog broda obuhvaća i obaveznost spasavanja našeg tereta sa tog broda, što isključuje obaveznost spasavanja naše imovine na stranom brodu, jer bi nametanje takve dužnosti moglo proizvesti teške posljedice, pa i sporove. S obzirom na specifične ekonomske i druge odnose pri spasavanju (moćnost jeftinijeg spasavanja pomoću vlastitih brodova, brodova

drugog broдача, materijalna nezainteresiranost obzirom na osiguranje i sl.) dužnost spasavanja broda i tereta ne postoji, ako se tome izričito protivi zapovjednik broda, nosilac prava korištenja, vlasnik ili brodar broda u opasnosti.

III

Novi Zakon obuhvaća spasavanje osoba, brodova i hidroaviona, te stvari sa tih plovinih objekata (u unutrašnjog plovidbi i ploveća postrojenja, naprave na vodi i splavi) uključujući i pružanje pomoći, i to na moru (u jugoslavenskom obalnom moru i izvan njega) i u unutrašnjim plovnim putovima (u SFRJ i izvan nje). Zapovjednik broda ili njegov zamjenik, koji sazna da se osobe uključujući i neprijatelje u slučaju rata nalaze u životnoj opasnosti, dužan je sa brodom ili zrakoplovom na vodi kojim zapovjeda najvećom mogućom brzinom krenuti u pomoć tim osobama, obavijestiti ih o svom dolasku ukoliko mu je to tehnički moguće i poduzeti njihovo spasavanje. Zapovjednik broda u opasnosti, nakon što primi odgovore na svoj poziv za pomoć, ima pravo izabrati jednog ili više brodova koji su ponudili pomoć, ako smatra da su mu ti brodovi najprikladniji za pružanje efikasne pomoći. Ovi brodovi dužni su prihvatiti taj izbor i odmah krenuti najvećom mogućom brzinom vožnje u pravcu mjesta spasavanja. Spasavanje osoba koje su u životnoj opasnosti predstavlja primarni zadatak bilo da se tome protivite te osobe, bilo da se tome protivi zapovjednik nastradalog broda. Pružanje pomoći i poduzimanje spasavanja osoba u životnoj opasnosti nije obavezno.

- kad ono za brod spasavaoca i za osobe na tom brodu predstavlja ozbiljnu opasnost,
 - kad brod-spasilac opravdano smatra da bi akcija spasavanja bila bezuspješna,
 - kad brod-spasilac sazna da je izabran drugi brod za pružanje pomoći i spasavanje, te da je taj brod i prihvatio taj izbor,
 - kad brod-spasilac bude obavješten da pružanje pomoći nije više potrebno,
- što se sve mora obavezno unijeti u brodski dnevnik.

U slučaju sudara brodova, zapovjednik broda ili njegov zamjenik ako nema opasnosti za odnosni brod i za osobe na njemu, dužan je osim prvenstvenog spasavanja osoba poduzeti i spasavanje broda s kojim se je sudario (na rijekama je dužan i da ukloni brod kojem prijete opasnost da potone na plovnoj rutini), a dužan je i poduzeti spasavanje svakog broda koji daje pozive za pomoć i kad nije došlo do sudara.

Zapovjednik našeg broda ili njegov zamjenik dužan je drugom našem brodu u opasnosti, osim prvenstvenog spasavanja osoba, ne samo pružiti pomoć, već i poduzeti spasavanje tog broda i njegovog tereta koji su društveno vlasništvo, vlasništvo naših pravnih ili fizičkih osoba, osim ako se tome iz opravdanih razloga ne protivi zapovjednik našeg broda u opasnosti, nosilac prava korištenja odnosno vlasnik ili brodar broda u opasnosti. Ovo spasavanje nije obavezno ako ono predstavlja ozbiljnu opasnost za osobe na brodu ili za brod-spasilac, ako akcija spasavanja ne bi bila svršishodna ni razumna s obzirom na mogućnosti spasavanja, vrijednost broda u opasnosti i stvari na tom brodu, kao i rizike i troškove s tim u vezi, što se sve mora unijeti u brodski dnevnik.

Nosilac prava korištenja, vlasnik broda ili brodar ne odgovara za štetu koja nastane zbog eventualne povrede dužnosti od strane zapovjednika broda ili njegovog zamjenika. U pomorskom i riječnom pravu usvojeno je načelo da su tražbine iz pomoći i spasavanja privilegirane. Stoga se institut privilegija ovdje i ne normira, jer će on biti predmet posebnog zakonskog reguliranja. Analogni stav zauzet je i u čl. 12. Zakona o ugovorima o iskorištavanju pomorskih brodova (Sl. list FNRJ, br. 25/59). U skladu s time, pravo privilegija spasilača na spašeni brod i teret ostaje nedirnutu u granicama pravnih pravila pomorskog prava i prava unutrašnje plovidbe.

Iako je Konvencija iz 1910. god. svojim detaljnim odredbama svela sukobe zakona na srazmjerno ograničeni krug, to je ipak trebalo za nenormirana pitanja predvidjeti i kolizione norme, pogotovo kad se radi o spasavanju kod kojeg svi brodovi učesnici nemaju državnu pripadnost jedne od država koje Konvencija obavezuje, kao i spasavanja brodova unutrašnje plovidbe na koje se Konvencija iz 1910. god. ne

odnosi. Kako je sklapanje ugovora o spasavanju pravilo među zainteresiranim strankama, to je data autonomija u pogledu primjene onog prava kojeg su one izričito ugovorile. Prema tome, ako su stranke zaključnim ugovorom o spasavanju ugovorile, primjenu određenog prava, tada će se i primjeniti to pravo. Međutim, ako se to pravo ne može primjeniti, ako stranke nisu izričito ugovorile primjenu tog prava ili ako se namjera stranaka o primjeni određenog prava ne može utvrditi, tada će se na odnose iz spasavanja primjeniti ono pravo koje je s ugovorom o spasavanju u najbližoj vezi. Ako se pak ne može utvrditi ni to pravo ili ako stranke nisu uopće zaključile ugovor o spasavanju, tada se na odnose vanugovornog spasavanja primjenjuje pravo države pomorske luke odnosno riječnog pristaništa gdje je spasavanje izvršeno odnosno pravo države prve pomorske luke odnosno prvog riječnog pristaništa u koje je spašeni brod stigao po završenom spasavanju. Kod vanugovornog spasavanja usvojeno je pravo države luke odnosno pristaništa u kojem je spasavanje izvršeno, pravo države u koju je brod stigao po završenom spasavanju, a ako taj brod prije potone, onda se primjenjuju odredbe ovog Zakona. Ovo je rješenje prihvaćeno iz razloga, što bi svako drugo rješenje (na pr. pravo države u kojoj je spasavanje otpočelo, pravo suda ako je spasavanje otpočelo na otvorenom moru, pravo zastave broda spasioca odnosno spašene osobe i sl.) ne samo kompliciralo postupak, već se i na generalnu havariju do koje redovno dolazi kod spasavanja obično primjenjuju odredbe prava luke u koju uplovi brod po pretrpljenoj generalnoj havariji. Uplovljenjem takvog broda u našu luku primjenit će se i naše pravo, što je i u skladu sa rješnjima datim u Konvenciji iz 1910. god. Međunarodne obaveze naše zemlje kad brod spasilac ili brod koji se spasava ima pripadnost države koju obavezuje Konvencija, a u cilju otklanjanja mogućnosti kršenja naših obaveza od strane našeg suda u slučajevima gdje bi uslijed primjene prava države koja nije članica Konvencije i čije pravo nije u skladu sa Konvencijom (kod primjene prava strane luke), predviđena je obavezna primjena Konvencije u formi obavezne primjene odredaba našeg Zakona. Ne samo međunarodne obaveze naše zemlje i njeni posebni interesi, već i opći principi socijalističkog humanizma nalažu i posebne iznimke od općih kolizionih načela. Tako je propisana obavezna primjena Zakona kod spasavanja osoba bez istovremene obaveza imovine, što Konvencija prepušta nacionalnim zakonodavstvima, kad se radi o učesnicima u spasavanju naših fizičkih ili pravnih osoba (personalni princip), kad je bar jedan od brodova učesnika u spasavanju naš ratni brod ili naš brod za upravne svrhe. U skladu sa ovim načelima, ako bi se na odnose iz spasavanja moralo primjeniti strano pravo, tada će se obavezno primjeniti odredbe ovog Zakona, i to

- ako se radi samo o spasavanju osoba,
- ako su sve zainteresirane stranke u spasavanju jugoslavenski državljani, naše radne organizacije ili druge pravne osobe,
- ako je jedan ili više brodova koji su vršili spasavanje ili jedan ili više brodova koji su spašavani jugoslavenski ratni brod ili jugoslavenski brod za upravne svrhe.

Primjena prava suda pred kojim se vodi spor (lex fori) traži se i u pogledu izvjesnih pitanja zastare, a pravo državne pripadnosti broda spasioca primjenjuje se kod podjele nagrade za spasavanje između broдача i posade. U skladu sa uobičajenim općim sredstvima za zaštitu interesa poredka naše zemlje propisano je, da odredbe stranog prava se ne primjenjuju ako su u suprotnosti sa jugoslavenskim javnim poredkom ili ako bi se sa njima izigravale odredbe jugoslavenskog prava o sukobu zakona.

Za spasavanje u jugoslavenskom obalnom moru i jugoslavenskim unutrašnjim plovnim putovima usvojeno je načelo da ne treba propisivati nikakav monopol domaćih fizičkih ili pravnih osoba, kad se radi o spasavanju koje se vrši kad brod prijete neposredna opasnost. U takvom slučaju zapovjednik broda u opasnosti može birati brod koji on smatra u datom momentu najpogodnijim, jer za to i snosi sam odgovornost za pogrešan izbor. Međutim, za nasukane i napuštene brodove statuiru se monopol domaćih pravnih ili fizičkih osoba, što se ne protivi načelima međunarodnog pomorskog prava. Strani brodovi mogu vršiti ovakvo spasavanje

na »vodenom« teritoriju SFRJ samo na osnovu posebne dozvole. U skladu sa ovim načelima, naš Zakon propisuje da brodove, koji su nasukani u našem obalnom moru ili na unutrašnjim plovnim putovima Jugoslavije, a posada ih je napustila, kao i teret sa tih brodova, mogu spasavati samo naše radne organizacije, pravne i fizičke osobe, koje imaju ovlaštenje za vršenje te djelatnosti. Strane pravne ili fizičke osobe mogu vršiti spasavanje tih brodova i stvari na njima samo na temelju odobrenja Lučke kapetanije uz suglasnost Saveznog sekretarijata za saobraćaj i veze i Državnog sekretarijata za narodnu odbranu.

Odredbe ovog Zakona vrijede u načelu za sve brodove uključujući i ratne brodove. Međutim, obzirom na specifičnost ratnih brodova, naš Zakon propisuje i za njih određene izuzetke. Tako jugoslavenski ratni brod ne smije se spasavati ako zato postoji izričita zabrana od strane njegovog komandanta u slučajevima, koji će se posebno propisati (o dužnosti i pravima spasavanja u sudaru i izvan njega; o slučajevima kada jugoslavenski ratni brod nije dužan spasavati drugi brod, osobe i stvari sa tog broda; o eventualnom nagrađivanju u vezi spasavanja i načinu njene raspodjele i sl.). Ovdje se pretpostavlja da je svaka zabrana komandanta ratnog broda razložna, jer (civilni) brod spasilac niti smije, niti može ulaziti u razloge zbog kojih komandant takvog broda zabranjuje spasavanje broda kojim zapovjeda. Nadalje, na posadu ratnih brodova ne primjenjuju se ovdje sadržane odredbe o udjelu posade broda u nagradi za spasavanje, već je dato ovlaštenje Državnom sekretaru za narodnu odbranu da isti u skladu sa načelom vojnih funkcija i dužnosti spasavanja može odlučivati i o pravu posade na nagrađivanje. U skladu s time je i rješavanje sporova o nagradi za spasavanje jugoslavenskih ratnih brodova i jugoslavenskih brodova za upravne svrhe isključivo u nadležnosti jugoslavenskih sudova.

Spasavanje osoba se ne nagrađuje, jer se smatra da je takva dužnost spasavanja odraz principa humanosti, a nagrađuje se svako spasavanje broda i tereta, koje je dalo koristan rezultat. Međutim, ako je u spasavanju sudjelovalo više spasilaca od kojih su neki spasili osobe, a neki brod ili teret, tada spasiocu koji je spasio samo osobe pripada pravični, srazmjerni dio nagrade za spasavanje broda i tereta. Bila bi u tom slučaju očita nepravda da spasilac, koji je spasavao brod dobije punu nagradu, a spasilac koji je istovremeno spasavao osobe — putnike i posadu sa tog broda ne dobije ništa, to je već i Konvencija iz 1910. god. statuirala pravo participacije broda koji je spasavao osobe u nagradi sa spasiocem samog broda ili broda i tereta. Visina nagrade ne može iznositi više od vrijednosti spašenog broda odnosno spašenog tereta, koji je princip opće prihvaćen u pomorskom pravu, a tako i u Konvenciji iz 1910. god.

Ugovor o spasavanju redovno sadrži uvjet da nema nagrade ako nema uspjeha »NO CURE — NO PAY, NO SUCCESS — NO SALVAGE« ali ta nagrada ipak biti pravična, ni preniska, ni previsoka. Sud može na zahtjev stranke poništiti ugovor o spasavanju — ako je isti zaključen u času i pod utjecajem opasnosti, — ako ustanovi da nisu pravične ugovorne klauzule, — ako je stranka na zaključenje takvog ugovora bila navedena prevarom ili namjernim prikazivanjem činjenica ili ako je pristanak jedne stranke izazvan dolozno ili šutnjom, neiznošenjem važnih činjenica. Sud može ili umanjiti ili povećati nagradu za spasavanje ukoliko je ova prema učinjenoj usluzi pretjerano visoka ili pretjerano niska. Ako stranke nisu zaključile ugovor o spasavanju ili ako u ugovoru nisu utvrdile visinu nagrade za spasavanje, tada u slučaju spora istu određuje sud vodeći računa o postignutom uspjehu, zalaganju i zaslugama onih koji su vršili spasavanje, opasnost u kojoj su se nalazili spasavani brod, osobe i teret sa broda, spasioci i njihov brod; upotrebljeno vrijeme, troškove, pretrpljena šteta, rizik odgovornosti i drugi rizici spasioca; vrijednost sredstava izloženih riziku i specijalnu opremljenost broda koji je vršio spasavanje; vrijednost spašenog broda i tereta sa broda; iznose vozarine i prevoznine. Ako ima više spasilaca, koji se nisu prethodno sporazumjeli o omjeru podjele nagrada za spasavanje, tada o tome odlučuje sud rukovodeći se navedenim okolnostima. Svaki od ovih spasilaca može i samostalno ostvarivati svoj zahtjev na nagradu. Sud može spasiocu i smanjiti nagradu ili ovu i ne odobriti, ako je taj spasilac svojom krivnjom izazvao potrebu spasavanja ili ako je prilikom spasavanja iz-

vršio krađu, utaju ili prevarnu radnju. Ako se spasilac uputio u spasavanje broda ili tereta sa broda protiv izričite i razumne zabrane od strane zapovjednika broda, nosioca prava korištenja, vlasnika ili brodarar spasavanog broda, tada nema pravo na nagradu. Ovo iz razloga da se spriječi eventualna zloupotreba, a naročito kad spasilac pokuša da nametne svoje spasavanje brodu u opasnosti, očekujući zato veliku nagradu. Ugovor o spasavanju zaključuje nosilac prava korištenja odnosno vlasnik broda, a po njihovom ovlaštenju redovno zapovjednik broda ili osoba, koja ga zamjenjuje potpisom prezentiranog formulara sa utvrđenim klauzulama (Lloyd's standard form of salvage agreement, i dr.). Ako se spasavanje broda i tereta vrši na bazi ugovora o spasavanju, tada je nagradu za spasavanje dužan platiti brodar spašenog broda, ako se stranke nisu drugačije sporazumjele. Ovo je opravdano s obzirom na činjenicu što je brodar nosilac plovidbenog pothvata, pa u skladu s time on odnosno njegovo ime zapovjednik broda prima obavezu za plaćanje nagrade za spašenu imovinu sa broda. Vlasnik tereta odnosno osoba koja ima pravo raspolaganja s tim teretom, odgovorna je solidarno sa brodarom u dijelu nagrade koja se odnosi na taj teret. Ako ugovor o spasavanju nije zaključen, tada nagradu za spašeni brod plaća brodar spašenog broda, a nagradu za spašeni teret — vlasnik tereta odnosno osoba koja ima pravo da raspolaze s tim teretom.

Čistu nagradu za spasavanje predstavlja iznos nagrade koji preostane nakon što se odbije iznos štete nanosene brodu spasiocu prilikom spasavanja i troškova prouzrokovanih spasavanjem. Određeni dio čiste nagrade pripada i posadi broda spasioca. Pravo posade u ostvarivanju nagrade za spasavanje, koju potražuje brod spasilac prema spašenom brodu je zagaranirano. Dio nagrade za spasavanje, koji pripada članovima posade predstavlja u stvari nagradu osobi koja *izvan obaveza radnog odnosa* izlaže sebe često izvanrednim opasnostima i naporima tako, da je ta nagrada usko vezana za odnosnu osobu, ona je sastavni dio njene individualnosti, pa je prema tome ona »lična zarada« člana posade, te stoga nije opravdano da o njoj i o njenoj raspodjeli odlučuje po principima dohodka radna organizacija, kojoj pripadaju članovi posade. Radna organizacija može utvrditi određena mjerila o sistemu raspodjele te nagrade, ali isključivo između članova posade broda koji je vršio spasavanje. Ako nisu utvrđena mjerila dijela čiste nagrade koji pripada posadi broda spasioca, tada se dio čiste nagrade koji pripada posadi broda spasioca određuje sporazumom između brodarar i posade broda spasioca. Ako ne dođe do takvog sporazuma, tada udio članova posade određuje sud u granicama između 1/10 i 7/10 čiste nagrade vodeći računa o zalaganju posade, njenom doprinosu za spasavanje, umješnosti u izvršenju spasavanja, o izlaganju opasnosti, o uloženoj trudu i drugim okolnostima koje su bile od važnosti u akciji spasavanja, čime su dati osnovi za određivanje visine nagrade. Dok se u stranoj judikaturi pravo zapovjednika posebno tretira spram ostalih članova posade, i to zbog toga što je on najzaslužniji i najodgovorniji za spasavanje, naš Zakon nije prihvatio to gledište iz razloga što zapovjednik broda ne unosi uvijek u svako spasavanje najodgovorniji dio rada i najveći njegov dio. Da bi se ostavila mogućnost slobodne ocjene zasluga zapovjednika broda u određenom spasavanju, predviđena je među relativnim elementima odlučnost i umješnost u zapovjedanju, što znači da sud na osnovu toga može priznati zapovjedniku i posebnu nagradu. Pošto postoji bar teoretska mogućnost da se brodar broda spasioca odrekne nagrade za spasavanje koja mu pripada od brodarar spašenog broda, čime bi bila neopravdano oštećena posada broda spasioca, to se spasilac uopće ne može odrediti dijela nagrade koji sačinjava udio članova posade u toj nagradi bez prethodnog pristanka članova posade broda-spasioca. U cilju da brodarar spasioca i spašenog broda na štetu članova posade bez opravdanog razloga ne zatežu sa likvidacijom njihovih odnosa iz spasavanja, stoga ako spasilac ne podnese tužbu za isplatu nagrade za spasavanje u roku od 1 godine po završenom spasavanju, tada svaki član posade broda-spasioca može prema brodaru spašenog broda nagradu za spasavanje ostvariti tužbom u dijelu koji predstavlja njegov udio u toj nagradi. Ovako primjeran rok dat je brodarima da se nagode ili da likvidiraju na koji drugi način svoje međusobne odnose. I vrijeme zastare počinje teći nakon 1 godine po završenom

spasavanju. Dio nagrade za spasavanje koji pripada posadi dijeli se na članove posade prema mjerilima utvrđenim općim aktom jugoslavenske radne organizacije ili druge pravne osobe koja je brodar broda spasioca. Ako ovaj brodar nije jugoslavenska radna organizacija ili druga pravna osoba ili ako općim aktom takve organizacije odnosno osobe koja je brodar broda spasioca nisu utvrđena mjerila za raspodjelu nagrade, tada 50% od udjela posade u nagradi za spasavanje dijeli se svim članovima posade na jednake dijelove, a ostalih 50% samo onim članovima posade koji su neposredno pridonijeli spasavanju, što će ovisiti o zalaganju svakog takvog člana posade, njegovom doprinosu u spasavanju, odučnosti i umješnosti u zapovjedanju i izvršenju spasavanja, izlaganju opasnosti, uloženoj trudu i drugim važnim okolnostima. Ovo iz razloga, što se smatra da svim članovima posade treba priznati jedan dio nagrade, jer su svi oni, ako ne direktno a ono indirektno pridonijeli spasavanju, a drugi dio nagrade — višak treba da se dijeli prema stvarnim i direktnim zaslugama u spasavanju.

Dioba nagrade za spasavanje, kao i dio čiste takve nagrade koji pripada članovima posade primjenjuje se i kod spasavanja brodova istog nosioca prava korištenja, vlasnika broda ili brodaru. Izgleda na prvi pogled da ova odredba odudara od našeg pravnog sistema, ali ona ima svoj osnov u odredbi čl. 5. Konvencije iz 1910. god., koja obavezuje u Jugoslaviju. Ovo univerzalno prihvaćeno načelo da je svaki brod »posebna pomorska imovina« unijelo je niz zemalja u svoja zakonodavstva (čl. 498. tal. Zakonika o plovidbi iz 1942, čl. 1. američkog zakona iz 1912, čl. 167. Zakonika trg. pomorske plovidbe SSSR iz 1947., čl. 232. poljskog pomorskog zakona iz 1961., čl. 247. grčkog pomorskog zakona iz 1958. i dr.) sa svrhom da se osigura dio nagrade za spasavanje posadi broda spasioca i onda kad i taj brod i spašeni brod pripadaju istom vlasniku, istom nosiocu prava korištenja. Time je učinjena iznimka od načela građanskog prava, da u slučaju konfuzije tražbina prestaje obaveza. Brod tretiran kao »posebna pomorska imovina« sačinjava u stvari zajednicu brodaru, posade, tereta i osiguratelja tako, da svi ovi interesi učestvuju u likvidaciji koja se tiče plaćanja nagrade za spasavanje. Neusvajanjem klauzule o diobi dijela nagrade za spasavanje između brodova istog nosioca prava korištenja odnosno vlasnika broda ili brodaru, naši brodari bili bi u stvari stavljeni u teži položaj spram stranih brodaru naročito u pogledu osiguranja i zaštite interesa članova posade naših brodova.

Odredbe o udjelu posade u nagradi za spasavanje ne primjenjuju se na posadu broda koji je posebno opremljen i namijenjen za spasavanje. Time je normiran poseban položaj članova posade brodova, koji su brodovi po namjeni profesionalni spasaoci tj. spasavanje je njihova redovna privredna djelatnost, pa nagrađivanje ovdje ulazi u dohodak privredne organizacije koji se dijeli po općim principima raspodjele dohodka (»Brodospas« — Split).

Potraživanja za isplatu nagrade za spasavanje zastaraju po isteku 2 godine od dana kad je završeno spasavanje, što je i u skladu sa zastarnim rokom Konvencije iz 1910. god.

Zapovjednik broda ili njegov zamjenik, koji bez opravdanog razloga ne pruži pravovremenu pomoć i spasavanje osobama u životnoj opasnosti na moru ili u vodama unutrašnjih plovidnih putova, čini krivično djelo i kažnjava se zatvorom do 1 godine. Ovo krivično djelo iz čl. 31 našeg Zakona nije identično sa takvim djelom iz čl. 147. KZ, po kojem se kažnjava nepružanje pomoći samo osobi koja se nalazi u neposrednoj opasnosti za život, dok se zapovjednik broda ili osoba koja ga zamjenjuje kažnjava, ako ne pruži pomoć i spasavanje svakoj osobi u životnoj opasnosti na moru i unutrašnjim plovnim putovima bez izbora 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 opasnosti, a istu je mogao pružiti »bez opasnosti« za sebe i drugog, a ne »bez ozbiljne opasnosti« za brod kojim zapovjeda, za teret i osobe na njemu, kako to propisuje naš Zakon. Prema tome, kriterij za odgovornost je mnogo stroži u spasavanju na moru i unutrašnjim plovnim putovima nego po čl. 147. KZ. To iz razloga, što svako takvo spasavanje zahtjeva od spasioca da se podvrgne određenom stepenu 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 osobe na tom brodu. Isto tako i zapovjednik broda ili njegov zamjenik koji ne poduzme spasavanje broda s kojim se sudario brod s kojim on zapovjeda, ako ne ukloni takav brod kod kojega postoji opasnost da će potonuti sa unutrašnjeg plovnog puta, ako ne poduzme na moru spasavanje jugoslavenskog broda koji je u opasnosti i tereta s tog broda koji su društveno vlasništvo, vlasništvo jugoslavenske pravne ili fizičke osobe, ako ne poduzme na unutrašnjem plovnom putu spasavanje broda koji traži pomoć, a brod s kojim on zapovjeda nalazi se u blizini broda koji je u opasnosti — kaznit će se za krivično djelo zatvorom do 6 mjeseci, novčanom kaznom ili zatvorom do 6 mjeseci. Ova krivična djela sadržana u čl. 32. i 33. našeg Zakona su djela neukazivanja pomoći brodu kao imovinskom objektu. Između ovih krivičnih djela i već opisanog djela iz čl. 278. KZ, pored razlika u pogledu stepena opasnosti (svaka ili samo ozbiljna opasnost) kao uvjeta za odgovornost učinioca, neotklanjanje opasnosti je krivično djelo po čl. 278. KZ samo onda, ako se radi o imovini većeg obima, što u stvari ovisi o ocjeni suda. Pošto takvo činjenično pitanje stvara određenu nesigurnost, ona se otklanja time što se neukazivanje pomoći brodu, koji uvijek predstavlja imovinu većeg obima bez obzira na njegovu veličinu, predviđa kao krivično djelo. Pomorskim prekršajem odnosno prekršajem unutrašnje plovidbe smatra se i ne unošenjem u brodski dnevnik razloga zbog kojih zapovjednik broda ili njegov zamjenik nije sa brodom kojim zapovjeda krenuo u pomoć osobama u opasnosti i poduzeo spasavanje osoba, broda i tereta, a novčana kazna za takve prekršaje iznosi do 500 N. din.

Primjenom odredaba ovog Zakona, pomorsko-pravni odnosi iz oblasti pružanja pomoći i spasavanja ljudi, brodova i tereta na moru i unutrašnjim plovnim putovima dobit će novi kvalitet u rješavanju takvih pitanja između zainteresiranih stranaka.

Literatura:

Službeni list SFRJ br. 11/66.

Uredba o ratifikaciji Međunarodne konvencije o zaštiti ljudskog života na moru (Međunarodni ugovori i drugi sporazumi, Beograd br. 5/65).

Negendra Singh: International Conventions of Merchant Shipping, London, 1963, T. 8, p. 1112—1120.

G. Ripert: Droit Maritime, Paris, 1950/53.

G. Gidel: Le droit international public de la mer, Paris, 3. vol. 1932/33.

Stari svjetionik

Na beskrajnom plavom moru
Budan čeka rumen-zoru.
Stražar je na oštroj hridi.
Ponosan na golaj stijeni,
Okupan u zlatnoj pjeni
Miluje male zvijezde
Što noću nad morem jezde.
Sav razdragan im se javlja
Svojim žarom ih pozdravlja
Bijeli brod što luči hrlj
Crven-svjetlom on zagrlj
I šireći duge svoje ruke
Kazuje mu put do luke!
Sve lađe što noću plove
On pogledom budnim prati
Željani da se svaka vrati!
Na beskrajnom plavom moru
Budan, trudan čeka zoru . . .
Bez mira i počinka
To je vijek mučenika
Starog svjetionika!

Božidar VRANICKI, Split