

## POJAM I SISTEMATIKA SPASAVANJA NA MORU

1. Konvencija o pomoći i spasavanju Bruxelles, 1910. ne daje legalnu definiciju pojma spasavanja. Taj pojam, logički, u sebi sadržava dva bitna elementa: jedan aktivni na strani onoga koji spasava i drugi pasivni na strani onoga kome se pruža usluga spasavanja. Njegova pravna kvalifikacija može biti važna samo za primjenu određenih propisa. Polazeći od stvarnog značenja riječi, mogli bismo kazati da je spasavanje pomoć pružena osobi odnosno stvari koje se nalaze u pogibelji.<sup>1</sup>

2. Pri poblizem određivanju tog pojma treba polaziti od njegovog pasivnog elementa, tj. od supstrata opasnosti, jer on daje sadržajni oblik i aktivnom elementu.

Pogibelj znači takvo stanje u kojem se jedna osoba odnosno stvar nalazi, u kojem će – u slučaju da ne nastupe nepredviđene okolnosti – nastati za nju stanovite negativne posljedice.

Pojam opasnosti isključuje već nastupilu činjenicu, jer kad je negativni događaj već nastao, o opasnosti se ne može ni govoriti. Treba napomenuti da već nastupio događaj, sam po sebi, ne mora značiti i propast stvari. Međutim, ako iz nastalog događaja, ukoliko se ništa ne poduzme, može nastati propast, radi se o opasnosti. Klasičan primjer za tu pretpostavku je nasukanje broda.

Pogibelj može biti veća ili manja, prema tome kakve negativne posljedice mogu nastupiti. Od sasvim blagih i beznačajnih negativnih posljedica postoji čitava skala sve do najtežih tj. smrti osoba, dotično gubitka

<sup>1</sup> U istom smislu npr. Ripert, *Droit maritime*, II izd. sv. III Paris 1953, br. 2146; Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit commercial* sv. VI Paris 1935, br. 1066. Ti pisci govore doduše o brodu u pogibelji, ali – držimo – da za stvarni pojam spasavanja nije bitno da se radi samo o brodu, nego – posve jasno – mogu biti u pitanju kako osobe, tako i ostale stvari. Sličnu definiciju daje i Tambača, *Pomorske havarije*, Priručnik za studente Više pomorske škole, II izd. Rijeka 1956. (skripta), br. 327, prema kojemu je spasavanje pružanje pomoći brodu i imovini odnosno osobama koje se nalaze u neposrednoj opasnosti na moru.

odnosno propasti stvari. Ipak, za pojam spasavanja ovako širok opseg opasnosti ne dolazi u obzir. Izraz se – u običnom značenju riječi – ograničava samo na najveće opasnosti, kao što su upravo spomenute: smrt osoba ili gubitak odnosno propast stvari. Međutim, može se, i u slučaju manjih opasnosti, govoriti o spasavanju. Pojam spasavanja će biti širi ili uži već prema tome s kojega se stajališta promatra. Tako može biti obuhvaćena bolest, zatim ratno zarobljeništvo, a može se raditi o materijalnoj i imovinskoj bijedi itd.

Za pojam koji nas interesira, tj. opasnost u vezi s institutom spasavanja na moru – potrebno je da se ostvare dva bitna elementa: a) opasnost mora potjecati u vezi s plovidbom; b) mora postojati opasnost smrti osobe, odnosno gubitka imovine.

Što se prvog elementa tiče, do danas je prevladavalo shvaćanje da se mora raditi o opasnostima koje su specifično pomorske.<sup>2</sup> Ne mora se raditi samo o elementu mora odnosno vjetra. Dovoljna je svaka opasnost koja je vezana s plovidbom, kao što je npr. slabo stanje broda. opasnost radi nemogućnosti komunikacije s kopnom (npr. potreba prebacivanja bolesnika na kopno radi liječnja) itd. Mislimo da ovom pojmu treba dati što šire značenje. To zahtijevaju sve šira suvremena shvaćanja u pogledu dužnosti pružanja pomoći ljudima i njihovoj imovini. Kad je jednom opasnost nastupila, tada nije važan uzrok njenog nastanka. Drugim riječima, opasnost mora postojati radi toga što se osoba, odnosno stvar nalazi na moru, a ne mora biti izazvana plovidbom.<sup>3</sup> Za pojam opasnosti irelevantno je pitanje krivnje osobe koja se našla u odnosnoj situaciji.

Ni što se tiče drugog elementa pozitivni propisi ne daju precizniju definiciju. Jedino Konvencija od 1910 g. u čl. 11 govori o osobama koje su u opasnosti da se izgube. Kod imovine nema ni ovako određenog pojma. Na temelju toga, a oslanjajući se i na značenje riječi spasavanja, traži se i kod imovine da se radi o najvećem stepenu opasnosti, tj. o opasnosti da se stvar izgubi, odnosno da propadne.<sup>4</sup> Drugi pak idu dalje pa ne zahtijevaju mogućnost propasti već govore o ozbiljnoj opasnosti.<sup>5</sup> Ima napokon i pisaca koji pojmu opasnosti daju jedno prilično široko, iako neodređeno značenje.<sup>6</sup> Čini nam se da je najispravnije prvo stajalište. I malo detaljnija analiza instituta spasavanja dovodi do zaključka da se ne radi o ničem drugom, nego o opasnosti propasti bilo osobe bilo imovine. Samo ta opasnost može npr. opravdavati ovlaštenje sudu da snizuje ugovorenu nagradu za spasavanje, koja je uglavljena u času opasnosti, jer sve druge opasnosti nisu takve da bi pri sklapanju ugovora onemogućivale razumno rasuđivanje činjenica.

<sup>2</sup> Na pr. Ripert o.c. III br. 2150 i tamo citirana brojna sudska praksa.

<sup>3</sup> U istom smislu npr. Lefebvre d'Ovidio – Pescatore, Manuale di diritto della navigazione, Milano 1953, br. 476.

<sup>4</sup> Na pr. Volli, Assistenza e salvataggio, Padova 1957, br. 10, Ripert, o.c. III br. 7150.

<sup>5</sup> Smeesters-Winkelmolen, Droit maritime et droit fluvial, sv. III. Bruxelles 1938, br. 1209.

<sup>6</sup> Lefebvre d' Ovidio – Pescatore o.c., br. 472.

Ako pojmu opasnosti damo ovakvo značenje tada se – s apsolutnog stajališta – ne može govoriti o većoj ili manjoj opasnosti. Sve su opasnosti jednako velike, jer sve mogu dovesti do jednog te istog rezultata – propasti osobe odnosno imovine. Pravni problem je u neposrednosti opasnosti. Mogućnost propasti može biti bliža ili dalja, te više ili manje vjerojatna. U teoriji i praksi nije sporno pitanje da opasnost ne mora biti neposredna.<sup>7</sup> Neposredna opasnost je ona kod koje je veoma vjerojatno da će kroz relativno kratko vrijeme, ako se ne poduzmu mjere za njezino sprječavanje, nastupiti štetni događaj. Za neposrednost – dakle – treba da postoje dva elementa: a) vremenski tj. da će štetni događaj nastupiti kroz kratko vrijeme i b) da postoji velika vjerojatnost za nastup tog događaja. Pojam opasnosti koji nas ovdje interesira – tj. propast promatrana s ovog aspekta – predstavlja već relativan pojam. Drugim riječima s toga stajališta može se govoriti o većoj ili manjoj opasnosti. Na veličinu opasnosti mogu utjecati oba od ovdje navedenih elemenata. I pod jednakim uvjetima vjerojatnosti propasti, manja je ona opasnost kod koje je nastup štetne posljedice vremenski udaljeniji. Isto tako i obratno, manja opasnost može biti i ona kod koje je mogućnost štetnog događaja vremenski bliza, ali je manje vjerojatna.

Za naš pojam opasnosti, s obzirom na institut spasavanja na moru, treba naći, prema gornjim načelima, granicu njene veličine. Ne može se – naravno – dati jedno općenito pravilo, već svaki konkretni slučaj treba promatrati, s obzirom na sve relevantne okolnosti. U životu se javlja stvarno bezbroj situacija, tako da ih je nemoguće i u najširim granicama klasificirati. Ipak se jedno, kao prilično sigurno, može ustvrditi: opasnost u jednom ili drugom smislu mora biti velika. Ako se – doduše – radi o opasnosti, ali je ona relativno mala, ne može se raditi o spasavanju u smislu ovog instituta, već o nekoj drugoj usluzi (npr. tegljenju, popravku broda i slično).

Ni pojam gubitka stvari nije apsolutan. Sigurno je da se radi o gubitku ako brod odnosno koja druga stvar potone, ili se na koji drugi način totalno uništi.

Osim materijalne propasti, tj. propasti u apsolutnom smislu, može se raditi i o relativnoj propasti, tj. takvoj kod koje stvar sama po sebi ne propada, ali njen vlasnik, odnosno koja druga ovlaštena osoba, gubi mogućnost da njom raspolaže. Amo dolazi npr. zapljena u ratu i slično.

Kod osoba propast u apsolutnom smislu znači samo smrt. U vezi s onim što smo gore istakli, opasnost smrti ne mora proizlaziti iz specifičnih maritimnih razloga, već se može raditi npr. i o bolesti koja – bez liječenja – može predstavljati veliku opasnost za život.

3. Ako imamo u vidu ono što je rečeno o opasnosti, pojam spasavanja se nameće sam po sebi. Pod spasavanjem, u najširem smislu riječi, možemo shvaćati svaku onu djelatnost kojoj je svrha da se ukloni neka opasnost. Taj teoretski pojam spasavanja, koliko god pojmovno bio točan,

<sup>7</sup> Npr. Ripert o.c. III br. 2180; Smeesters-Winkelmolen o.c. III br. 1209. Franc. arb. od 12. II 1958, DMF 1958, str. 294, ista od 7 III 1958, DMF 1958, str. 549.

ipak u običnom smislu – naime u smislu koji mu se daje u životu – ne zadovoljava. Pojam spasavanja u navedenom smislu uvjetovan je vrstom opasnosti o kojoj se radi. S toga stajališta se o spasavanju može govoriti samo kad postoji opasnost nastupa većih štetnih posljedica. Međutim, za pravni institut spasavanja na moru, ne može nas zadovoljiti ni ovaj uži pojam. O spasavanju u ovom smislu može se govoriti samo kad se radi o opasnostima kako su gore određene.

Pojam spasavanja – shvaćajući ga u najširem ili najužem smislu riječi – možemo – opet – posmatrati s dvaju stajališta: jednog šireg i jednog užeg. Pod spasavanjem u širem smislu shvaća se svaka djelatnost upravljena na uklanjanje opasnosti, a u užem, samo ona koja je urodila korisnim rezultatom. S ovog drugog stajališta prva djelatnost se naziva pokušaj spasavanja.

Pod spasavanjem u smislu pravnog instituta spasavanja na moru podrazumijeva se samo ona djelatnost koja je imala koristan rezultat.

4. U pomorskom pravu se već dugo vremena vodi jedan interesantan spor. Mislimo – naime – na razliku između pomoći i spasavanja.

Za stvarno diferenciranje tih dvaju pojmova treba polaziti sa stajališta faktora koji se nalazi u pogibelji. Kako sama riječ kaže, o pomaganju će se raditi onda kada se faktor koji se nalazi u pogibelji i sam bori protiv opasnosti, a treća osoba ga u tome podupire, tako da zajedno s njime suraduje. Izvan toga, svaka druga djelatnost spada u okvir spasavanja. O pomaganju se dakle može raditi samo u slučaju da se na strani faktora u opasnosti nalaze osobe i to bilo da su isključivo one u opasnosti, bilo pak da se nalaze u opasnosti zajedno sa stvarima, odnosno da same spasavaju stvari s kojima su u nekoj vezi. Ipak se kod spasavanja osoba u užem smislu riječi, tj. kad je u pitanju opasnost nastupa težih posljedica, ne upotrebljava izraz pomaganje, jer se drži da je u ovim slučajevima osoba u opasnosti u takvom stanju da sebi može veoma malo, ili nikako pomoći. To osobito vrijedi za opasnosti na moru. Prema tome, o pomaganju se može govoriti samo kad je u pitanju imovina.

Ipak, s apsolutnog gledišta, pomaganje i spasavanje nisu dva oprečna pojma, već predstavljaju dvije podvrste jednog te istoga zajedničkog šireg pojma spasavanja.

Polazeći s ovog – nesumnjivo točnog – stvarnog razlikovanja, u teoriji pomorskog prava se, naročito prije, a i danas, traži kriterij diferencijacije jedne i druge djelatnosti. Prema nekim autorima o spasavanju će se raditi kada je brod u opasnosti potpuno napušten od strane posade, odnosno ako se posada nalazi u fizičkoj nemogućnosti da sama aktivno učestvuje u operacijama spasavanja.<sup>8</sup> Slično ovom stajalištu je i mišlje-

<sup>8</sup> Pipia, Trattato di diritto marittimo, sv. II Milano 1925, br. 285. U istom smislu Lefebvre d'Ovidio – Pescatore o.c., br. 474, koji, bazirajući se na talijansko pozitivno pravo, kažu da se pri pomaganju zahtijeva aktivna suradnja objekta u opasnosti a pri spasavanju te suradnje nema. U istom smislu i Obrazloženje talijanskog zakonika br. 299.

nje da se o spasavanju radi kada posada nema više mogućnosti upravljanja brodom, i to bez obzira da li se nalazi na brodu ili ga je napustila.<sup>9</sup> U francuskoj teoriji u novije vrijeme prevladava mišljenje da se kod brodova radi o pomaganju, a kod podrtina o spasavanju.<sup>10</sup>

Druga grupa vidi razliku između ovih dvaju pojmova u samoj opasnosti. Tako, ako je opasnost već u toku, imamo spasavanje, inače se radi o pomaganju.<sup>11</sup> To mišljenje nam se ne čini prihvatljivo. Čini nam se da je na toj bazi pojmovno veoma teško činiti neku distinkciju. Opasnost – naime – ili postoji ili ne postoji. Trećega nema. Prema tome, ne bi ni moglo biti razlike između pomoći i spasavanja, jer kada nema opasnosti, nema ni pomaganja.

Što se pak tiče prve grupe mišljenja, čini nam se da ona polazi od stvarnih kriterija razlikovanja ovih pojmova, pa – načelno – može biti prihvatljiva.<sup>12</sup>

5. Nezavisan od ovog pojmovnog razlikovanja je problem potrebe diferenciranja pomoći i spasavanja sa stajališta primjene pravnih instituta. Problem se – načelno – može promatrati de lege ferenda i de lege lata.

Pri razmatranju pitanja de lege ferenda treba polaziti sa stajališta praktičkih konsekvencija razlikovanja jedne i druge djelatnosti. Te se posljedice pak mogu kretati u pravcu dvaju bitnih elemenata samog instituta: dužnost pružanja pomoći, odnosno spasavanja, te prava na nagradu za jednu ili drugu djelatnost.

a) Što se tiče dužnosti pružanja pomoći odnosno spasavanja, situacija je – po našem mišljenju – ova: Za tu obvezu pojmovno dolaze u obzir dva elementa – opasnost i vrijednost dobra koje se nalazi u opasnosti. Već smo imali prilike istaknuti da je opasnost – pojmovno – apsolutan pojam. Ona ili postoji ili ne postoji. Može se govoriti o raznim stepenima neposrednosti, pa se – pojmovno – može na temelju tog kriterija postaviti razlika između pomoći i spasavanja. Drugim riječima: dužnost spasavanja bi postojala samo u slučaju kada neposrednost opasnosti prijede neki određeni stupanj, inače bi se radilo o neobaveznom pomaganju. Bez obzira na veliku relativnost postavljanja ovakve granice u praksi, čini nam se da i inače takvo normiranje ne bi imalo podloge. Čin postoji opasnost, znači da je pomoć potrebna. Međutim, i kada bi se – barem teoretski – prihvatilo takvo stajalište, samo razlikovanje ovih dvaju

<sup>9</sup> Smeesters – Winkelmolen o.c., III, br. 1210.

<sup>10</sup> Ripert o.c. br. 2152 – 2158, Le Clere, L'assistance aux navires et le sauvetage des épaves, Paris, 1954, str. 79; Chauveau, Traité de droit maritime, Paris, 1958, br. 870–873.

<sup>11</sup> Bonnecase, Traité de droit commercial maritime, Paris, 1922, str. 655.

<sup>12</sup> Postoji i mišljenje da se o spasavanju radi kod stvari, a o pomaganju kod osoba u opasnosti. (Benfante, Il salvamento e l'assistenza nel diritto marittimo, Torino 1889, str. 59). Međutim, to je stajalište s pravom u teoriji ostalo usamljeno, jer nema nikakve dvojbe da se o spasavanju može raditi i kod osoba, kao što je npr. slučaj kada se spasava onesviještena osoba koja pluta pomoću pojasa za spasavanje. Ne bi odgovaralo ni jezičnim ni pojmovnim kriterijima kada bi se taj slučaj nazvao pomaganje.

pojmovna ne bi imalo nikakve stvarne podloge. Okolnost naime da osobe u opasnosti mogu aktivno sudjelovati u spasavanju – dakle kad se radi o stvarnom pojmu pomaganja – nikako ne utječe na neposrednost opasnosti u kojoj se te osobe nalaze. Ista je situacija i s imovinom. Za postojanje dužnosti spasavanja odnosno pružanja pomoći je bitno da se dobro za koje pozitivni propisi predviđaju tu dužnost nalazi u opasnosti. Pritom je potpuno irelevantno da li postoji mogućnost aktivne suradnje odnosnih osoba ili ne.

Iz navedenih razloga, držimo, da u pogledu atributa dužnosti pružanja pomoći odnosno spasavanja, nema temelja za pravno razlikovanje tih pojmova.

b) Do istog zaključka možemo doći i s obzirom na pravo na nagradu. Pravo na nagradu i njenu visinu zavisi od većeg broja stvarnih elemenata. Sve te elemente možemo, u većoj ili manjoj mjeri, naći pri svakom spasavanju, odnosno pružanju pomoći. Ti elementi nipošto ne zavise od toga da li bi se odnosna djelatnost u konkretnom slučaju mogla supsumirati pod pojam pomoći odnosno spasavanja.

Na temelju navedenog držimo da *de lege ferenda* nije potrebno činiti razliku između pomoći i spasavanja.<sup>13</sup> U teoriji – međutim, postoje i protivna mišljenja.<sup>14</sup>

<sup>13</sup> U istom smislu npr. Tambača o.c. br. 328, Pipia o.c. II br. 286, Volli o.c. br. 11

<sup>14</sup> Tako npr. Danjon, *Traité de droit maritime*, Paris 1926, IV br. 1366, govoreći o izjednačenju tih pojmova u Konvenciji od 1910. godine, kaže da »En soi l'idée est fausse, aussi fausse que celle qui consisterait à prétendre qu'il n'y a pas à distinguer, en matière d'administration ou de police entre des mesures préventives et des mesures répressives. Les rédacteurs de la Convention de Bruxelles se sont flatté d'avoir effacé d'un trait de plume toute différence entre l'assistance et le sauvetage, en les réunissant dans une réglementation unique il y ont échoué, comme il arrive toutes fois qu'un veut faire violence à la nature des choses; et malgré eux la différence entre l'assistance et le sauvetage, reparait à maintes reprises dans les dispositions mêmes qu'ils ont consacrées.« Čini nam se da to gledište polazi od stvarnog razlikovanja tih dvaju pojmova. Ta razlika nesumnjivo postoji, ali iz toga ne slijedi da se mora činiti i pravna diferencijacija. Nije tačna tvrdnja da razlikovanje tih pojmova proizlazi iz samih odredaba Konvencije. Odredbe Konvencije su upravo takve da omogućuju svoju aplikaciju na svaki pojedini konkretni slučaj, bez obzira da li se radi o pomoći ili spasavanju. I Brunetti, *Diritto marittimo privato italiano*, III/2 Torino, 1938, br. 782 drži da treba činiti tu razliku jer »Invero non è chi non vegga come fra assistenza e salvataggio la differenza stia nella natura giuridica del rapporto diffetando nel secondo ogni elemento contrattuale e redendosi operosa soltanto nel primo la condizione del risultato utile cui è subordinato la pretesa del compenso«. Ni jedna ni druga tvrdnja nije tačna. Ne samo pomaganje nego i spasavanje može uslijediti na temelju ugovora. Npr. ugovor o spasavanju plutajuće podrtine koju je posada napustila. Pa kada bi se uzelo da je iznesena postavka tačna, to bi značilo da ona djelatnost koja se obavlja na temelju ugovora uvijek znači pomaganje, bez obzira na bilo koje druge elemente. Za ovakvu distinkciju nema stvarnog temelja. Što se tiče pravnog razlikovanja, ono bi – načelno – moglo postojati, ali to ne bi dovodilo do razlikovanja između pomoći i spasavanja u stvarnom smislu riječi, nego do razlikovanja na temelju pravnog postanka dotičnog odnosa. Nikako pak nije tačna tvrdnja da pravo na nagradu samo kod pomaganja zavisi od korisnog rezultata. Za razlikovanje tih pojmova se zalažu i Lefebvre d'Ovidio – *Pescatore* o.c. br. 474.

6. *De lege lata* situacija je prilično jasna. Čl. 1 Konvencije od 1910. godine kaže – među ostalim – da »pomaganje i spasavanje« . . . . . podležu propisima Konvencije »s tim da se nema praviti razlika između tih dviju vrsta usluga«. Iz gore navedenih razloga čini nam se da je ovo ekvipariranje potpuno opravdano i na mjestu. Dosljedna tom svom stajalištu, Konvencija ne daje definiciju s kojom bi se razlikovalo pomaganje od spasavanja, jer takvo definiranje nije ni potrebno. Ako kadkada i spominje pomaganje, to ne znači da u tom konkretnom slučaju čini neku razliku između tih pojmova, već takvo diferenciranje treba pripisati potrebama jezične terminologije. Danas u svijetu važeći pomorski zakoni, a naročito oni najnoviji, ne poznavaju razlike između pomoći i spasavanja. Ukoliko i operiraju s ova dva pojma, ne postavljaju među njima nikakve pravne razlike.<sup>15</sup>

7. Životna praksa je stvorila jedan poseban pojam koji se razlikuje kako od pomoći, tako i od spasavanja. Dok se razlikovanje između tih dvaju zadnjih pojmova može tražiti u poziciji faktora koji se nalazi u pogibelji, dotle je i za jedan i drugi slučaj neosporno da onaj koji pruži pomoć, odnosno spasava, mora aktivno djelovati u smislu otklanjanja opasnosti. Ima pak i takvih slučajeva da brod u pogibelji ne traži aktivnu intervenciju drugog broda, već samo zahtijeva da stoji u njegovoj neposrednoj blizini, da bi mu – u slučaju potrebe – mogao aktivno priskočiti u pomoć. U stvari se ovdje ne radi ni o pomoći ni o spasavanju, već samo o pokazanoj spremnosti da će se takva usluga u slučaju potrebe pružiti. U engleskoj terminologiji se za taj slučaj upotrebljava izraz »stand by« (stoj blizu). U našem jeziku nemamo adekvatnog izraza, ali se udomaćio termin »asistiranje«.<sup>16</sup>

Konvencija ne spominje posebno tu djelatnost, pa se opravdano može postaviti pitanje da li i ovo spada u okvir njene reglementacije.

Ako nakon asistiranja dođe do pomoći ili spasavanja, tada nema dvojbe da dolaze do primjene propisi Konvencije. Razlika će biti jedino u tome što će se – u slučaju da je bilo i asistiranja, po svoj prilici odre-

<sup>15</sup> Npr. Švicarski zakon poziva se u čl. 121 u jednoj općenitoj odredbi na Konvenciju od 1910. godine; Grčki u čl. 246–256 govori o pomoći i spasavanju, ali ih ne definira, niti čini bilo kakvu pravnu razliku; isto stajalište zauzima i poljski u čl. 232. Nasuprot tome njemački u čl. 740 govori o spasavanju »kada je brodska posada izgubila raspolaganje brodom«, a svaku ostalu djelatnost obuhvaća pod pojam pomaganja. Međutim, ni u ovom zakonu nema razlikovanja između pomoći i spasavanja. Slično stajalište zastupa i talijanski zakon, koji u čl. 490 daje definiciju spasavanja, pa kaže da se o toj djelatnosti radi kada su brod ili zrakoplov u opasnosti potpuno nesposobni za manevriranje, odnosno za letenje. Ostale djelatnosti su u čl. 489 obuhvaćene pri pružanju pomoći. Unatoč tome između pomoći i spasavanja nema pravne razlike. Tako npr. Volli (o.c. br. 11) kaže da je načelno razlikovanje talijanskog zakonika »quasi esclusivamente accademico«. U istom smislu Talij. arbit. od 3. VII 1957, Dir. mar. 1957, str. 558. Engleska legislatura i judikatura, bazirajući se na izraz salvage, koji obuhvaća i pomoć i spasavanje, ne razlikuje jednu i drugu djelatnost. Npr. Kennedy, Civil Salvage, 4. izd., London 1958, str. 6 i slj, 25–28.

<sup>16</sup> Čini nam se da taj izraz i ako nije naš, ipak ne samo da pojmovno potpuno odgovara, nego je i jezično upotrebljiv, jer je – i inače – u drugim oblastima – prilično udomaćen. O tom institutu pobliže Kennedy o.c. str. 30 i slj.

diti veća nagrada. Čini nam se da treba primijeniti institut spasavanja i u slučaju da nije došlo do aktivne intervencije. Samu spremnost da se – na zahtjev broda u pogibelji – priskoči u pomoć, treba – nesumnjivo – u pogledu pravnih posljedica – izjednačiti s ukazanom pomoći odnosno spasavanjem.<sup>17</sup> Inače bi se došlo do apsurdnog rezultata da brod koji je – na zahtjev drugog broda – gubio vrijeme i – u vezi s tim – pretrpio štetu, ne bi imao pravo na nagradu.

Dalo bi se – i ne sasvim bez temelja – zastupati gledište da bi u tim slučajevima došli do primjene propisi građanskog prava. To bi se u praksi prvenstveno odražavalo u striktnoj primjeni ugovornih obaveza. Takvo stajalište – premda bi se pravno moglo braniti – ipak ne bi odgovaralo stvarnim odnosima. I pri asistiranju se ostvaruju svi oni elementi koji su bitni pri spasavanju, odnosno pomaganju. Eventualne stvarne okolnosti, specifične za konkretni slučaj, ne stvaraju nikakve posebne pravne probleme, već se mogu – potpuno dobro – riješiti i u okviru našeg instituta. To se naročito odnosi na visinu nagrade koja će redovito biti manja. Međutim to nipošto ne mora uvijek biti. Ni veličina opasnosti u kojoj se nalazi brod koji traži asistenciju neće moći biti podvrgnuta onakvoj ocjeni suda, kao što to može biti u slučajevima spasavanja, jer brod koji je zamoljen za asistenciju i koji se tome pokorava, zaista niti zna, a niti treba da zna, da li se, i u kojoj opasnosti, nalazi brod koji takvu uslugu traži.

I sudska praksa je složna da se asistencija regulira na temelju instituta pomoći i spasavanja.

8. Među općim problemima povezanim s pojmom spasavanja odnosno pomaganja, treba razmotriti i pitanje početka i završetka tih djelatnosti.

Što se tiče momenta od kojega počinju te djelatnosti stvarno dolazi u obzir samo čas kada je neposredno i aktivno započela djelatnost prema dobru koje se nalazi u opasnosti. Sve ono što prethodi tom momentu nije spasavanje, nego samo priprema, odnosno pri asistenciji, spremnost za spasavanje. Drugo je pitanje da li se s gledišta primjene pravnih norma može smatrati da i ove prethodne djelatnosti spadaju u okvir spasavanja. Za asistenciju smo već odgovorili pozitivno, a čini nam se da i za ostale slučajeve treba dati isti odgovor. Mislimo – naime – da s pravnog stajališta spasavanje odnosno pomaganje moramo promatrati s jednog šireg gledišta i pod tim obuhvaćati sve radnje koje su stvarno bile potrebne da se faktori u opasnosti spase. Naravno da se ni ovdje ne može postaviti apsolutno objektivno mjerilo, jer bi nas ono dovelo do upravo neizmjernog broja uzroka. Treba se ograničiti na momenat kada su započele radnje koje su svijesno bile poduzimane u svrhu pružanja pomoći odnosno spasavanja. Ni uže stajalište ne bi bilo prihvatljivo, jer bi moglo dovesti do potpuno neopravdanih rezultata. Npr. da se – pri određivanju visine nagrade – ne bi uzimala u obzir šteta koju je brod pretrpio jer je forsirano kretao u pomoć drugom brodu. To – naravno –

<sup>17</sup> U istom smislu npr. Prvostepeni sud Engleske, Pomorski odjel od 11. VII 1959, LLLR, 1959, 2, str. 193.



ne znači da će sud – pri određivanju nagrade – morati nužno uzimati u obzir i vrijeme koje je prethodilo neposrednom spasavanju odnosno pomaganju. Sud to vrijeme može i potpuno zanemariti, ali takvo zanemarivanje ne znači da i prethodno vrijeme nije – pravno – spadalo u okvir operacije pomaganja odnosno spasavanja, nego da stvarni elementi nisu bili takvi da bi ih, pri određivanju nagrade, trebalo uzeti u obzir.

9. Prestanak pomaganja odnosno spasavanja može uslijediti na jedan od ovih načina:

a) Propašću osobe, odnosno stvari koja se spasava. Spasavanje se – naime – i sastoji u tome da se spasavano dobro ukloni iz mogućnosti propasti. Iz toga logički proizlazi da – kada je propast nastupila – nema više ni spasavanja. Spasavanje prestaje, čim je nastupila ona štetna posljedica koja se željela otkloniti. Na to ne utječe ni okolnost da se je stvar naknadno spasila. Npr. kada spasavani brod potone, njegovo spasavanje je prestalo časom potonuća. Ako se kasnije izvuče iz mora, to izvlačenje – pa makar uslijedilo sa strane istih spasioca – nije nastavak prvog spasavanja, nego nova djelatnost.

b) Prestankom opasnosti. Opasnost može prestati djelatnošću spasioca, ili nezavisno od toga. Premda je problem – pojmovno – veoma jednostavan i jasan, ipak – u praksi – nije uvijek lako ustanoviti taj elemenat. Spasavanje se može pretvoriti u neku drugu djelatnost – obično u tegljenje, a stvar je suda da – uzimajući u obzir sve relevantne okolnosti slučaja – prosudi kada je spasavanje završeno.<sup>18</sup> Može se – prema okolnostima slučaja – raditi i o dvije različite vrste spasavanja koje slijede jedna iza druge, pa i kad se radi o istom spasiocu. Situacija je u svojoj suštini ista kao i kod slučaja navedenog pod a). Npr. brod propušta vodu i prijeti mu opasnost potonuća. Kako je nesposoban da pluta, spasilac ga nasuče. Časom nasukanja to je spasavanje – nesumnjivo – završeno, jer je otklonjena opasnost potonuća kojoj je brod bio do tada podvrgnut. Dalje operacije spasavanja: krpanje, odsukivanje i eventualno tegljenje – predstavljaju novu samostalnu djelatnost, jer se radi o opasnostima druge prirode.

c) Prestankom vršenja operacija, bez obzira na još postojeću opasnost. Taj prestanak može uslijediti ili voljom spasioca ili pak bez njegove volje. Npr. propašću broda koji spasava, zatim radi nevremena u kojem je brod spasilac doveden u opasnost itd.

10. U najužoj vezi s pojmom završetka spasavanja je i pitanje korisnog rezultata spasavanja. Već smo gore istakli da je u samom pojmu spasavanja uključen i faktor korisnog rezultata. Inače se – bez toga – radi samo o pokušaju spasavanja.<sup>19</sup>

<sup>18</sup> Remorker koji je preuzeo teret i osobe nakon odsukivanja broda i nadzirao taj brod, nije učestvovao u operacijama spasavanja – Franc. arb. od 15. XI 1954, DMF 1953, str. 97.

<sup>19</sup> Protivno Volli o.c. br. 14, koji drži da koristan rezultat ne predstavlja sam po sebi elemenat spasavanja, nego elemenat prava na naknadu, jer da se – i bez korisnog rezultata – primjenjuju, za odnosnu djelatnost, propisi instituta spasavanja. Čini nam

Ō korisnom rezultatu govorimo onda kada je opasnost otklonjena djelatnošću spasioca. U praksi će – istina – biti redovito prilično lako ustanoviti da li je spasavanje imalo koristan rezultat ili nije, ali to neće uvijek biti slučaj. Koristan rezultat može biti potpun ili djelomičan. Potpun je onda kada se sve stvari koje su se nalazile u pogibelji spase, djelomičan, kada se spasi samo dio tih stvari.<sup>20</sup> Pri određivanju opsega korisnog rezultata – pojmovno – se uzima u obzir ono stanje u kojem je stvar u opasnosti bila u momentu početka spasavanja. Što je bilo prije toga, ne ulazi u okvir spasavanja. Premda se nagrada određuje u granicama vrijednosti spasenih stvari (iz čega bi proizlazilo da za spasioca nije važno u kakvom je stanju počeo spasavati stvar, nego u kakvom ju je spasio) ipak je stanje dobra na početku spasavanja važno, utoliko što će sud cijeniti i zasluge spasioca da se stvar što više očuva, a u tom slučaju je od naročite važnosti i pitanje u kakvom je stanju bila stvar kada je spasavanje započelo.

Za pojam korisnog rezultata spasavanja potrebna su dva elementa: a) uklanjanje opasnosti, i b) to uklanjanje mora uslijediti djelatnošću spasioca. Ako nema bilo jednog, bilo drugog elementa – u odnosu na spasioca – nema korisnog rezultata. U pogledu odnosa između tih dvaju elemenata mogu postojati ove situacije:

a) Prestanak opasnosti je uslijedio isključivo zaslugom spasioca, kao npr. pri odsukivanju, tegljenju i slično. U tom slučaju je jasno da se radi o korisnom rezultatu.

b) Opasnost je prestala djelomično djelovanjem spasioca, a djelomično nekim drugim okolnostima, npr. prirodnim događajem. Amo možemo ubrojiti odsukivanje povezano s plimom, tegljenje prestankom nevremena i sl. Opasnost pri tim slučajevima prestaje završetkom spasavanja, odnosno – bolje rečeno – spasavanje je prestalo u onom času kada je prestala opasnost. Treba – čini nam se – smatrati da se radi o korisnom rezultatu kojemu je doprinio spasilac. Spasavanje – naime – predstavlja, s gledišta uzroka koji su doveli do korisnog rezultata, jednu jedinstvenu cjelinu. Da je makar i jedan od uzroka otpao, treba pretpostavljati da do spasavanja ne bi ni došlo. Budući da nas – od svih konkretnih uzroka – zanima samo djelatnost spasioca, to proizlazi da njemu treba pripisati zaslugu spasavanja. Drugo je – naravno – pitanje visine nagrade. Ako je naime, spasilac i zaslužan za korisni uspjeh spasavanja, čime je osigurao sebi pravo na nagradu, to nipošto ne znači da je isključivo on za to zaslužan, pa će ta druga okolnost utjecati na visinu njegove nagrade. Tre-

se da se to mišljenje udaljuje od pojma spasavanja koji se daje u običnom životu, a koji je pojam mjerodavan i za pravne odnose. I bez obzira što se – načelno – i na spasavanje koje nije imalo korisnog rezultata, primjenjuju te norme, ipak ostaje nesumnjiva činjenica da je pokušaj spasavanja jedno, a spasavanje drugo. O pokušaju spasavanja se radi upravo onda kada nije bilo korisnog rezultata.

<sup>20</sup> Čini nam se da se o potpunom i djelomično korisnom rezultatu može govoriti samo pri spasavanju imovine. Pri spasavanju života ili je život spasen pa se radi o potpunom korisnom rezultatu, ili život nije spasen, pa uopće ni nema korisnog rezultata. Ako se spasi ranjeni ili bolesni čovjek, pa makar i kasnije nastupila smrt, radi se o potpuno uspjelom spasavanju.

ba – međutim – napomenuti da umješnost u iskorištavanju pojedinih elemenata koji mogu pozitivno utjecati na spasavanje, predstavlja svaka-ko činjenicu koju treba uvrstiti u djelatnost spasioca.

c) U treću grupu možemo svrstati one slučajeve kod kojih je spasavanje prekinuto dok je još opasnost trajala, ali se je objekt u opasnosti ipak – bilo sam bilo pomoću nekoga drugoga – izvukao iz opasnosti. To je i teoretski i praktički najkompliciraniji slučaj. Mogu se – teoretski – zastupati dva oprečna stajališta: Prema jednom ne bi bilo korisnog rezultata, jer je dobro i dalje bilo u opasnosti i nakon prekinutog spasavanja. Po drugom pak rezoniranju, radilo bi se ipak o korisnom rezultatu, jer treba pretpostavljati da bi – bez spasavanja koje je bilo pruženo – dobro propalo, pa da se ne bi ni kasnije iz drugih razloga spasilo. Teoretski je to posljednje shvaćanje tačno, samo je pitanje koliko ono odgovara zahtjevima pravečnosti i životnog gledanja. Trebat će – dakle – po našem mišljenju, samo u izuzetnim slučajevima smatrati da je takav spasilac pridonio korisnom rezultatu i to kada za to budu govorili veoma jaki razlozi.<sup>21</sup>

Koristan rezultat je postignut kada je izbjegnuta opasnost protiv koje je bilo upravljeno spasavanje. Ako je spaseni objekt kasnije stradao radi nastupa nove opasnosti, treba, unatoč tome, smatrati da je spasavanje dovelo do korisnog rezultata.<sup>22</sup>

Da bi koristan rezultat bio postignut potrebno je da su stvari odnosno osobe potpuno izvan svih opasnosti ili pak da je opasnost u kojoj su se nakon spasavanja našli, bitno manja od one u kojoj su se dotada nalazili. Inače, da su upali u jednaku opasnost, pa makar ona bila i druge vrste, nema korisnog rezultata, sve dotle dok se i te druge opasnosti potpuno ne oslobode. Npr. nasukani se brod spasava odsukivanjem. Međutim, povodom odsukivanja bude proparan, pa mu – premda je u plivajućem stanju – prijeti opasnost potonuća. Neće se moći držati da je spasavanje odsukivanjem uspješno završeno sve dok brod ne dođe na sigurno mjesto, u kojem neće više biti opasnosti potonuća.

11. Načelno se može spasavati svaka osoba odnosno stvar koja se može naći u pogibelji. Za spasavanje u smislu pomorskog prava potrebno je da se osoba odnosno stvar u opasnosti nalazi na moru. Prema tome, sve ono što se na moru može nalaziti u pogibelji može se i spasavati. To je najširi pojam spasavanja na moru. Međutim, pozitivni propisi – u smislu pomorsko-pravnog instituta spasavanja – ne stoje na tako širokom stajalištu. Konvencija od 1910. godine, koja govori o spasavanju »morskih brodova u opasnosti, stvari koje se nalaze na njima, vozarini i prevoznini« ne kaže što će biti sa stvarima koje se ne nalaze na brodu, već to prepušta na normiranje pojedinim internim zakonodavstvima.

<sup>21</sup> U istom smislu Smeesters – Winkelmolen, o.c. III br. 1211.

<sup>22</sup> Chauveau o.c. br. 880.

Prema tome spasavati se mogu:

a) Brod. Pod tim se pojmom podrazumijeva brod u najširem smislu riječi. Mislimo da se ne smije činiti razlika između brodova s posadom i onih koje je posada napustila. Ima i protivnih stajališta. Tako npr. talijanski Zakonik o plovidbi u čl. 501 govori kod napuštenih brodova («di una nave o di un aeromobile naufragati o di altri relitti della navigazione») o »ricupero«. Drži se – naime – da je spasavanju odnosno pomaganju svrha da otkloni opasnost koja prijete stvari dotično osobi koja se spasava, a »ricupero« je upravljen na to da se otklone, koliko je moguće, već nastale štetne posljedice.<sup>23</sup> To nam se stajalište ne čini ni dovoljno teoretski utemeljeno, a ni praktički potrebno. Za pojam spasavanja, kako smo naveli, važna je opasnost koja prijete, a ne šteta koja je već nastupila. I »ricupero« je, jednako kao i spasavanje upravljeno na otklanjanje budućih štetnih posljedica. Stvarna razlika, da će ricupero biti redovito lakši od spasavanja, nije pravno bitna. I jedna i druga djelatnost se mogu pravno prosuđivati na temelju jednog instituta. Svako pravno razlikovanje može predstavljati suvišne poteškoće u praksi.

Međutim bitno je potrebno da brod nije potonuo. Ako se radi o potonulom objektu, njegovo se spasavanje (vađenje) ne regulira po ovom institutu, nego prema posebnim propisima. Polazeći s objektivnog gledišta i kod potopljenih brodova možemo naći sve elemente spasavanja. Potopljeni brod se – nesumnjivo – nalazi u opasnosti. Nije to opasnost potonuća, koje je već nastupilo, pa se o opasnosti u tom smislu ne može ni govoriti, nego, s jedne strane, o opasnosti da brod pod vodom sasvim propadne i, s druge strane, činjenica da se on u takvom stanju ne može koristiti. Djelatnost pak, koja je upravljena na to da se brod izvuče iz takvog stanja, ulazi načelno, u pojam spasavanja. Ipak dizanje potonulog broda ima toliko stvarnih specifičnosti, koje tu djelatnost razlikuju od spasavanja, da je potpuno opravdano da se ona regulira prema zasebnim načelima.

Situacija s nasukanim brodom je u bitnosti jednaka kao i s brodovima koji plutaju. Radi se o objektu kojemu prijete opasnost ili potonuća, ili nekoga drugog potpunog gubitka. I djelatnost spasavanja je sastavljena od bitno istih elemenata, kao i kod brodova koji plutaju. Kod objekta koji pluta, nije od važnosti stanje u kojem se taj objekt nalazi. Sama činjenica, naime, da objekt pluta, znači da je u takvom stanju da se spasava. Takve situacije nema – načelno – kod nasukanih brodova. Nasukani brod, naime, može biti u takvom stanju da se više ne može držati za brod u tehničkom smislu riječi. Npr. kada je razbijen, propao dugotrajnim ležanjem i slično. U tim slučajevima ne govorimo više o brodu, nego o podrtini. Budući da je taj objekt – s obzirom na svoje stvarno stanje – izgubio pravno svojstvo broda, nedostaje jedan od bitnih elemenata koji uvjetuju primjenu pomorsko-pravnog instituta spasavanja. U tom se

<sup>23</sup> Lefebvre d'Ovidio – Pescatore, o.c. br. 487; Lefebvre d'Ovidio, Assistenza, salvataggio, ricupero e ritrovamento, Studi per la codificazione del diritto della navigazione, IV, Roma 1941, str. 1115 i slj. Russo, Salvataggio e recupero, Dir. mar. 1956, II str. 435 i slj. Talij. Kas. od 8. VII 1955, Dir. mar. 1956, II str. 235.

slučaju radi o djelatnosti uklanjanja podrtime. Kod objekta koji pluta, ne može se, mislimo, nikada raditi o podrtni u smislu instituta spasavanja, jer sama činjenica da brod pluta dovoljno govori za to da je taj objekt u okviru instituta spasavanja sačuvao minimum tehničkih svojstava koja ga klasificiraju brodom.<sup>24</sup>

b) Stvari na brodu. Misli se – naravno – na tjelesne stvari. Prava se – sama po sebi – ne mogu direktno spasavati, ali mogu indirektno – naime spasavanjem same stvari s kojom je povezano neko pravo. Tako npr. kada se spasi brod koji je opterećen hipotekom, spasi se i hipotekarnom vjerovniku hipotecirano osiguranje tražbine. Ipak se tako daleko ne ide, te se spasavanje tih prava ne uzima u obzir. Spasavanje vrijednosnih papira svakako spada pod ovaj institut, jer je u spašenim papirima inkorporirano odnosno pravo, pa se ne radi o nikakvom indirektnom, već o direktnom spasavanju, kao što je i spasavanje svake druge stvari koja se nalazi na brodu.

Pojam stvari u tom smislu je mnogo širi od pojma tereta. Obuhvaćene su sve stvari na brodu, bez obzira da li bi se mogle pravno kvalificirati kao teret. Amo u prvom redu dolaze brodske zalihe, a nisu – barem pojmovno – isključene ni stvari brodske posade, kao ni prtljag putnika. Drugo je pak pitanje koje će stanovište zauzeti sudovi, koji mogu – i to ne baš potpuno neopravdano – isključiti neke od tih stvari iz primjene načela instituta spasavanja, a u prvom redu od dužnosti plaćanja nagrade. Ovdje se mogu primijeniti slična načela kao i kod zajedničke havarije. Čini nam se da bi naš zakonodavac najbolje postupio kada ne bi unaprijed isključio nijedne stvari, koje se na brodu nalaze, već da – svojom šutnjom – taj problem prepusti judikaturi, koja će, za svakij konkretni slučaj, naći najadekvatnije rješenje. Bilo bi istina veoma nepravedno kada bi se prisiljavala brodska posada da učestvuje u plaćanju nagrade za svoje spasene stvari, ali bi isto tako bilo neopravdano, a možda još i neopravdanije, kada se ne bi priznalo pravo na nagradu za spašeni nakit velike vrijednosti koji se – inače – može držati za prtljag putnika kojemu pripada.<sup>25</sup>

<sup>24</sup> O pojmu podrtime, naročito s obzirom na englesko pravo npr. Tambača o.c. br. 331. Taj autor, oslanjajući se na englesku judikaturu, drži za podrtnu takav objekt, koji je posada napustila, bez namjere da se na njega ponovo vrati. Za takav pojam podrtime u našem pozitivnom pravu nema osnova. Unatoč tome, može se – naravno – i u okviru našeg prava govoriti o podrtni, ali to samo na temelju stvarnog stanja objekta. Dadu se zamisliti, i to ne samo teoretski, i podrtime koje posada nije napustila, kao što će biti npr. slučaj broda koji je nasukanjem u velikoj mjeri oštećen, a posada se nalazi na njemu.

<sup>25</sup> Tambača, o.c. br. 341 prema engleskoj sudskoj praksi drži da se u odnosu na isplatu nagrade za spasavanje ne uključuju lične stvari zapovjednika i posade, te prtljaga putnika koju oni nose sa sobom za redovitu upotrebu. O tome pobliže za englesko pravo Kennedy o.c. str. 234. Kako smo u tekstu naveli, to stanovište nema temelja u našim pozitivnim propisima, a naša sudska praksa se do danas nije imala prilike izjasniti. Poljski zakon u čl. 232 izričito priznaje pravo na nagradu i za spašenu prtljagu.

Jedan od bitnih elemenata je i taj da se stvar nalazi na brodu. Mora se nalaziti u prostoru koji brod fizički zauzima. Za stvari izvan broda primjenjuje se institut nalaza. Nije važno na temelju kojega pravnog naslova se stvari na brodu nalaze, naime da li na temelju prijevoznog ugovora ili nekog drugog osnova, sa znanjem ili bez znanja zapovjednika odnosno brodarka.

I od zahtjeva da se stvari moraju nalaziti na brodu postoje – po prirodi stvari – izuzeci uvjetovani samim okolnostima spasavanja. U prvom redu amo dolaze slučajevi kada je stvar, namjerno ili nenamjerno, uklonjena iz broda prilikom samih operacija spasavanja. Pri namjernom uklanjanju radi se o jednoj operaciji spasavanja, a pri nenamjernom pak ili o okolnosti uzrokovanoj samim spasavanjem ili o činjenici koja je, nezavisno od spasavanja, nastupila kada je spasavanje bilo u toku. I jedan i drugi slučaj treba obuhvatiti pod pojam spasavanja, jer s njime čine jedinstvenu cjelinu. Dalji je izuzetak, kada se stvar nalazi u blizini broda koji se spasava, pa makar je iz broda pala, odnosno odbačena, i prije nego li je spasavanje započelo. Naime, dok se stvar sa znanjem osoba na brodu nalazi u njegovoj blizini, ne može se govoriti o nalazu koji bi institut jedino – osim spasavanja – mogao doći u obzir. Ako se nalazi u moru, sigurno je da se radi o spasavanju. Spasavanje nije – a priori – isključeno i kada se stvar nalazi na kopnu, ako je – unatoč tome – izložena riziku propasti. Tako npr. kada se stvar nalazi u luci na pristaništu, sigurno je da za nju nema nikakve opasnosti, koja za institut spasavanja dolazi u obzir, ali neće biti tako ako leži na nekoj pustoј udaljenoј obali.

Kada stvar potone, o spasavanju se – kako smo naveli – ne može više govoriti. Ipak i ovdje treba učiniti stanoviti izuzetak. Naime, ako stvar potone na relativno maloj dubini, tako da se ona može izvaditi bez upotrebe specijalnih sredstava, a postoje isti uvjeti pod kojima se stvar koja se ne nalazi na brodu obuhvaća pod institut spasavanja, neće se raditi o vađenju potonulih stvari nego o spasavanju. Za to vojuju isti oni razlozi kao i kod stvari koje se više ne nalaze na brodu. Ovaj izuzetak ne dolazi u obzir, ako je stvar potonula na tolikoj dubini da su potrebna posebna sredstva za njeno dizanje, jer se tehnički ne može govoriti o spasavanju, nego o potpuno zasebnoj djelatnosti.

c) Vozarina i prevoznina. Ta dva slučaja predstavljaju izuzetak od načela da se pod pojmom imovine, u smislu spasavanja, ne podrazumijevaju prava. Vozarina, odnosno prevoznina mogu biti samo u onom slučaju spasene spasavanjem broda, ako prema ugovoru o prijevozu (stvari ili osoba) proizlazi da brodar, ukoliko se stvar odnosno osoba ne spasi, neće primiti primjerenu svotu. Inače, ako su vozarina odnosno prevoznina zarađene u svakom slučaju, bez obzira da li brod stigne na određište ili ne, o njihovom se spasavanju uopće ne može ni govoriti. Dok sličan problem kod zajedničke havarije može biti i sporan, to se o njemu pri spasavanju ne može uopće ni raspravljati. Spasilac – treća osoba – nema nikakve veze s osobama koje učestvuju u zajedničkom pomorskom poduhvatu, te ima pravo samo na one iznose koje je stvarno spasio.

Dolaze u obzir isključivo netto iznosi, jer je samo ta svota koja je brodom stvarno spasena, budući da bi brodar da nije došlo do opasnosti, pa prema tome i spasavanja, zaradio samo netto iznos.

12. Institut spasavanja na moru može se podijeliti na dva glavna dijela: na obavezno i na dobrovoljno spasavanje. Dobrovoljno spasavanje se – opet – može podijeliti na dvije podgrupe: spasavanje koje se vrši na temelju ugovora i spontano bez ikakvog ugovora. Istina, i pri obveznom spasavanju se mogu sklapati ugovori, ali se oni tiču samo modaliteta spasavanja, naime, nebitnih elemenata, dok se sama osnovna obveza, tj. dužnost spasavanja, temelji na pozitivnom propisu. Dobrovoljno spasavanje se može pretvoriti u obvezno, ako se spasilac ugovorom obveže na spasavanje. Ipak se ta vrsta spasavanja bitno razlikuje od ostalih obveznih spasavanja. Dok se pri ugovornim spasavanjima sankcije kreću isključivo u granicama imovinsko-pravnih odnosa, dotle pri spasavanju, čija se obveznost temelji na propisima, nastupaju i administrativne, pa eventualno i kaznene sankcije.

Konvencija od 1910. godine ne čini nikakve bitne razlike između obveznog i dobrovoljnog, dotično ugovorenog i spontanog spasavanja. To – naravno – ne znači da između tih vrsta spasavanja uopće nema razlike. Osim kaznenih i administrativno-kaznenih sankcija, koje se nalaze izvan instituta spasavanja, postoje razlike i u pogledu imovinsko-pravnih odnosa. To se posljednje naročito ističe između ugovornog i spontanog spasavanja, ali su te razlike isključivo stvarne prirode i nikako ne slijede iz različitoga pravnog tretiranja pojedinih grupa spasavanja.

Dužnost spasavanja možemo – opet – promatrati sa stanovišta međunarodnih ugovora, ili s gledišta internog prava pojedinih država. Interno pravo može biti strože. To zavisi od različitih faktora, koji se pri tome uzimaju u obzir, a u prvom redu od želje da se u što većoj mjeri sačuva nacionalna flota.

13. Sve do najnovijeg doba je u svijetu vrijedio – može se reći – općenito usvojeni i neosporni princip da obavezno spasavanje može postojati samo za osobe, a za stvari da je fakultativno. Koliko god se eventualno strože stajalište u korist obveznosti spasavanja i imovine, činilo i humano i napredno, ipak se ni ovom principu, naročito pod uvjetima kapitalističkoga ekonomskog sistema, ne može poreći svaka utemeljenost. Dok – naime – očiti razlozi humanosti upravo nameću dužnost spasavanja ljudskih života na moru, dotle se za spasavanje imovine može zastupati princip da se svatko sam brine za svoju imovinu, a ako tko želi da mu je netko drugi spasava, neka s njime sklopi ugovor kojim će se regulirati prava i obaveze stranaka.

I pri spasavanju ljudskih života treba – bitno – razlikovati dužnost spasavanja ljudi od spasavanja imovine, pa i u slučaju da se i osobe i imovina nalaze u zajedničkoj opasnosti. Činjenica zajedničke opasnosti

ne stvara sama po sebi i temelj za obveznost spasavanja imovine.<sup>26</sup> Radi se sasvim o činjeničnoj situaciji, koja je potpuno irelevantna za dužnost spasavanja. Drukčija je situacija kada se osobe na brodu ne mogu spasiti nego samo spasavanjem broda na kojem se nalaze. U tom slučaju se – u stvari – ne radi o spasavanju broda nego osoba na brodu, a spasavanje broda je samo način na koji se spasavaju ljudi.

14. Među pomorcima se je davno uvriježio običaj da jedan drugome pruže pomoć ako se nađu u nevolji i ukoliko im je pomoć potrebna. Pružanje pomoći je kroz dugi niz vjekova bilo dobrovoljno, bez neke posebne pravne obaveze. Međutim, danas je u tom pogledu statuirana pravna dužnost pomaganja i spasavanja i to kako internim propisima pojedinih država, tako i u međunarodnim odnosima.<sup>27</sup> Za međunarodne odnose vrijede dvije Konvencije: Bruxelleska od 1910. godine i ona o Zaštiti ljudskog života na moru od 1960. godine.

Zadnja od navedenih konvencija u Pravilu 10. Glave V kaže:

a) Zapovjednik broda na moru, koji primi iz bilo kojeg izvora obavijesti da se neki brod, avion ili njihovi čamci i sredstva za spasavanje nalaze u pogibelji, dužan je da svom brzinom krene u pomoć osobama koje se nalaze u pogibelji, obavješćujući ih po mogućnosti o tome. Ako nije u mogućnosti da to učini ili ako, s obzirom na naročite okolnosti u kojima se nalazi, drži da nije razumno ni korisno da im pođe u pomoć, mora u brodski dnevnik unijeti razlog zbog kojega ne ide u pomoć osobama u pogibelji.

b) Zapovjednik broda u pogibelji, poslije savjetovanja, ukoliko je to moguće, sa zapovjednicima brodova koji su odgovorili na njegov poziv u pomoć, ima pravo da odabere od tih brodova jedan ili više njih, za koje drži da su najpodesniji da mu pruže pomoć, a zapovjednik ili zapovjednici odabranih brodova dužni su da se podvrgnu ovom izboru i da se upute svom brzinom u pomoć osobama koje se nalaze u pogibiji.

c) Zapovjednik broda oslobođen je dužnosti nametnute paragrafom (a) ovoga Pravila kada dozna da je odabran jedan ili više brodova, a ne njegov, i da se oni podvrgavaju izboru.

d) Zapovjednik broda je oslobođen dužnosti nametnute paragrafom (a), i, ako je njegov brod odabran, dužnosti nametnute paragrafom (b) ovoga Pravila, ako je obaviješten od osoba, koje se nalaze u pogibelji ili od zapovjednika drugog broda koji je stigao do tih osoba, da pomoć nije više potrebna.

<sup>26</sup> Obratno npr. talijanski Zakonik o plovidbi koji statuiru i dužnost spasavanja broda ako se na njemu nalaze osobe u pogibelji – Lefebvre d' Ovidio – Pescatore o.c. br. 276, Volli o.c. br. 19. Protiv toga stajališta, a u smislu gledišta kako je gore u tekstu zastupano, npr. Russo, Per una costruzione unitaria dei rapporti di assistenza, salvataggio e ritrovamento dei relitti, Dir. mar. 1960, I, str. 3 i slj. Isto tako Ripert o.c. III br. 2143.

<sup>27</sup> O povjesnom razvitku te dužnosti npr. Ripert o.c. III br. 2140.



e) Propisi toga Pravila ne predstavljaju odstupanje od odredaba Međunarodne konvencije za izjednačenje stanovitih pravila o pitanju pomoći i spasavanju na moru, potpisane u Bruxellesu 23. rujna 1910., naročito s obzirom na obaveze ukazivanja pomoći propisane članom 11 spomenute Konvencije.

Čl. 11 Konvencije od 1910. godine na koju se poziva citirani član glasi:

»Svaki kapetan je dužan, ukoliko to može učiniti bez ozbiljne opasnosti za svoj brod, svoju posadu, svoje putnike, da ukaže pomoć svakom licu, čak i neprijatelju, koji se nađe na moru u opasnosti života«.

Konvencija o zaštiti ljudskog života – kako vidimo – jasnije i potpunije izražava tu dužnost ukazivanja pomoći. Međutim, ni ona nije potpuno lišena svake nejasnoće.

U našem internom pozitivnom pravu, dužnost spasavanja ljudskih života normirana je na dva mjesta. U čl. 29 Uredbe o posadi brodova trgovačke mornarice FNRJ i u čl. 5a Uredbe o redu u lukama (Uredba o izmjenama i dopunama uredbe o redu u lukama Sl. l. FNRJ br. 32/1959). Prva od citiranih uredaba kaže: »Kad zapovjednik primi znak za pomoć ili kad nađe na moru na osobu koja se nalazi u opasnosti, dužan je ukazati svaku moguću pomoć osobama u opasnosti, ukoliko to može učiniti bez ozbiljne opasnosti za svoj brod, posadu i putnike«.

Citirani interni propis je blaži od Konvencije od 1960. Kaže se naime da je zapovjednik dužan priteći u pomoć samo »kada primi znak za pomoć ili kad nađe na moru na osobu koja se nalazi u opasnosti«. Bio bi – prema toj stilizaciji – zapovjednik dužan priteći u pomoć samo u slučaju ako primi radio ili koji drugi signal o opasnosti. Mislimo da je taj propis nadopunjen Konvencijom o zaštiti ljudskih života na moru koja govori o bilo kojem izboru obavijesti.<sup>28</sup>

Nije – po našem mišljenju – potrebno da zapovjednik direktno od broda u opasnosti primi znak za pomoć. Dužnost pružanja pomoći postojat će i u slučaju ako se prime odnosni signali i od nekoga drugog broda.

Dužnost pritecanja i pružanja pomoći postoji i za brodove u stranim teritorijalnim vodama, bez obzira gdje se brod, koji pruža pomoć nalazi.

Bruxelleska konvencija govori o osobama koje se nađu na moru »u opasnosti života«, a Konvencija od 1960. godine općenito »o osobama koje se nalaze u pogibelji«. Nema nikakve dvojbe da se i prema tom posljednjem misli na opasnost života, a ne eventualno na neku drugu opasnost.<sup>29</sup> Kako riječi »koja se nađe na moru« tako ni one »da se neki brod, avion ili njihovi preživjeli članci nalaze u pogibelji« ne smiju se – po našem mišljenju – potpuno doslovno tumačiti. Dužnost ukazivanja

<sup>28</sup> Do Konvencije o zaštiti ljudskih života na moru bilo je sporno da li je zapovjednik dužan priteći u pomoć kada čuje radio signal. To je slijedilo iz nejasne stilizacije francuskog originala čl. 11 Konvencije od 1910. koji govori o dužnosti pružanja pomoći »à toute personne trouvée en mer«. Tumačilo se da brod koji čuje signal za pomoć ne nalazi osobe u opasnosti, nego da ih mora tražiti. O tome pobježe Ripert o.c. III br. 2143 i 2144 bis. Danas je ovaj problem SOLAS konvencijom potpuno raščišćen.

<sup>29</sup> Međutim ne mora se raditi o neposrednoj opasnosti – Ripert o.c. III br. 2143.

pomoći postoji i prema osobama koje se ne nalaze stvarno na moru, nego su bačene na kopno, a prilike su takve da im je bez ukazivanja pomoći život ugrožen. Međutim, bitno je da je uzrok opasnosti pomorska, odnosno zračna nezgoda.<sup>30</sup> Konvencija općenito regulira odnose nastale u vezi s morem, te i taj institut treba tumačiti u tom smislu. Neće, prema tome, postojati pravna dužnost ukazivanja pomoći npr. osobama koje se, dolazeći iz unutrašnjosti, nalaze iscrpene na pusto obali, te putem radija pozivaju u pomoć. Drugo je, naravno, pitanje ukoliko u tom slučaju postoji opće čovječanska i moralna dužnost pružanja pomoći ili pak dužnost bazirana na internim – općim – principima odnosne države. U našem internom pravu ta se dužnost može temeljiti na čl. 278 Krivičnog zakonika.

Konvencija od 1960. ni primjerice ne navodi razloge kada brod neće biti u mogućnosti pružiti pomoć, odnosno kada to nije razumno ni korisno. Mogu se dati vrlo općeniti i neodređeni opći odgovori. Kao prvi razlog nemogućnosti će se ubrojiti činjenica da se ne može »pružiti pomoć, bez ozbiljne opasnosti za svoj brod, svoju posadu i svoje putnike«. To slijedi iz Bruxelleske konvencije, na koju se izričito poziva Konvencija od 1960. godine. Može postojati i fizička nemogućnost kao npr.: ako su na brodu pogašeni kotlovi, ako se nalazi na popravku i slično.<sup>31</sup> Neće biti ni razumno ni korisno priteći u pomoć npr. ako se radi o velikoj daljini između brodova, te se ne može očekivati da će brod stići na vrijeme. Isto tako će se raditi o tom slučaju npr. ako je u pitanju jedan mali (npr. ribarski) brod, a u opasnosti je veliki putnički parobrod, te bi svaki pokušaj pružanja pomoći ne samo predstavljao ozbiljnu opasnost za mali brod, nego ne bi imao nikakvog efekta. Specijalno što se daljine tiče, to je pitanje postalo osobito aktuelno pronalaskom radiotelegrafije. Ni ovdje se neće moći dati jedan opći siguran odgovor, već će trebati da se ispituje i ocjenjuje svaki konkretni slučaj.

Stavka d) citiranog člana Konvencije od 1960. zahtijeva stanovito tumačenje.

Tamo se naime kaže da je zapovjednik oslobođen pritecanja u pomoć ako bude obaviješten da pomoć nije više potrebna i to od »osoba koje se nalaze u pogibelji ili od zapovjednika drugog broda koji je stigao do tih osoba«. U prvom redu takvu izjavu mogu dati osobe koje se nalaze u pogibelji. Zapovjednik broda koji pruža pomoć nema pravo da samostalno odlučuje o sudbini osoba u opasnosti. Takvu izjavu zapovjednik broda koji spasava ima pravo dati samo u slučaju da su osobe u opasnosti sada potpuno izvan opasnosti, spasene na brodu koji spasava, ili ako brod

<sup>30</sup> Zračna zbog toga što se izričito uz brodove spominju i zrakoplovi.

<sup>31</sup> U tom pogledu čl. 489 talijanskog Zakonika o plovidbi postavlja kao uvjet da se brod nalazi u plovidbi, odnosno da je spreman za polazak – ograničenje koje – po našem mišljenju – nema dovoljno opravdanja. Trebalo bi prema svakom pojedinom slučaju ispitati sve konkretne okolnosti da se donese zaključak da li je brod mogao biti doveden u stanje da može pružiti pomoć, bez obzira na okolnost da li je prije primanja vijesti o potrebi ukazivanja pomoći, bio spreman za plovidbu ili nije.

u opasnosti nema mogućnosti da komunicira sa drugim brodovima, ali u tom slučaju preuzima na sebe potpunu odgovornost za uspjeh spasavanja.

Poznata je činjenica da osobe u opasnosti, naročito ako se nalaze u stranom – i po sebi opasnom – elementu, kao što je more, ne mogu razumno rasuđivati o svom stanju, pa ni o potrebi pružanja pomoći. Nije teško pretpostaviti da zapovjednik broda u opasnosti olako izjavi da mu pomoć više nije potrebna, pa se naknadno, kada je – na temelju te izjave – svaka pomoć prestala, dogodi tragedija. Čini nam se da će zapovjednik broda koji pruža pomoć, biti ne samo ovlašten, nego i dužan procjenjivati opravdanost odbijanja pomoći. To tim više što zapovjednik broda u opasnosti ne smije, radi eventualne zaštite imovinskih interesa svoga principala, ugrožavati živote osoba na svom brodu. Treba – dakle – tim osobama pružiti mogućnost da se spase i protiv volje zapovjednika broda, na kojem se nalaze. Naravno da će mogućnost procjene opravdanosti odbijanja pomoći zavisiti od svih konkretnih okolnosti.

Čl. 5a Uredbe o redu u lukama kaže: »U slučaju nezgode u luci ili izvan luke, koja ugrožava sigurnost ljudskih života, lučka kapetanija može između brodova koji se nalaze u luci odrediti najpogodniji od njih i uputiti ga na mjesto nezgode radi spasavanja ugroženih ljudskih života na moru«. Ta je odredba kao neki korelat dužnosti države da na svojim obalama ima organiziranu službu spasavanja, predviđenu u Glavi V Pravila 15 Konvencije od 1960. Premda se dužnost pritijecanja u pomoć – i za brodove koji se nalaze u luci – može zaključiti i iz općih propisa o pružanju pomoći, ipak je veoma korisno da se ta dužnost posebno i izričito normira.<sup>32</sup>

Nepoštovanje dužnosti spasavanja osoba na moru tereti samo zapovjednika, a ne njegovog principala, a sankcije se – barem u okviru primjene našeg prava – iscrpljuju isključivo u administrativno-kaznenim i krivičnim sankcijama.

Naš zakonodavac neće – u tom pogledu – trebati da učini ništa drugo, nego da aplicira načela navedenih dviju konvencija, formulirajući ih u obliku našega zakonskog načina izražavanja.

15. Konvencija od 1910. godine ne predviđa nijedan slučaj obaveznog spasavanja imovine. Međutim, Konvencija o sudaru od iste godine u čl. 8 kaže: »Poslije sudara, zapovjednik svakog od brodova koji su se sudarili dužan je, ukoliko to može učiniti, bez ozbiljne opasnosti za svoj brod, svoju posadu i svoje putnike ukazati pomoć drugom brodu, njegovoj posadi i njegovim putnicima«.

Razlog za takvo rješenje je potpuno opravdan. Čim su se brodovi sudarili, pa se – prema tome – nalaze u neposrednoj blizini, najosnovnija načela pravednosti zahtijevaju da jedan drugome pruže pomoć. Propisi ne čine razlike da li je neki brod kriv za sudar ili nije. Obaveznost pru-

<sup>32</sup> O tome поближе Јакаша, Nekoliko napomena povodom objavljivanja Uredbe o izmjenama i dopunama Uredbe o redu u lukama, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, 1958, 3-4, str. 242 i slj.

žanja pomoći postoji i u slučaju kada nijedan brod nije kriv za sudar. I kod skrivljenog sudara nevini brod je dužan pružiti pomoć brodu koji je sudar skrivio.<sup>33</sup> Dužnost pomaganja ne postoji u svakom slučaju, već je i ona podvrgnuta općim principima o pružanju pomoći, a u prvom redu okolnosti da se brod nalazi u opasnosti. Činjenicu da li se odnosni brod nalazi u opasnosti ili ne, prosuđuje zapovjednik broda koji traži pomoć, i drugi se brod mora pokoriti njegovom zahtjevu, te nema pravo sam odlučivati da li je pomoć potrebna ili nije. Tako zapovjednik broda u opasnosti ima – među ostalim – pravo tražiti i samo asistiranje kojemu se drugi brod mora pokoriti. Jasno je da to pravo ne smije biti neograničeno i lišeno svake objektivne ocjene. Zapovjednik koji takvu uslugu traži mora, prema općim načelima građanskog prava, voditi računa o interesima drugog broda. To znači da će biti odgovoran za naknadu šteta, ako se ustanovi da je pomoć – odnosno asistiranje – zatražio bez ikakvog opravdanog razloga. Nadalje, iz općih načela o dužnosti pružanja pomoći, proizlazi da pomoć neće biti obavezna ako ukazivanje takve usluge nije ni razumno ni korisno. Zapovjednik broda – koji je učestvovao u sudaru – bit će dužan pružiti pomoć, i unatoč tome što je već neki drugi brod pruža, jer brod u opasnosti sam odlučuje, da li mu je pomoć odnosnog broda potrebna ili nije.

Obveza spasavanja ne postoji ako bi spasavanjem bili izloženi opasnosti brod koji spasava i osobe na njemu. Radi se – naravno – o opasnosti potonuća dotično smrti ili težih tjelesnih povreda osoba. Druge opasnosti nisu opravdane i ne uzimaju se u obzir.

Kada zapovjednik broda u opasnosti ima pravo odlučivati da li mu je pomoć potrebna ili nije, imat će pravo zabraniti spasavanje. Zapovjednik broda koji želi spasavati nema pravo prosuđivati da li je to protivljenje opravdano ili nije. Premda Konvencija govori samo o brodu i osobama na njemu, ipak nema nikakve dvojbe da se dužnost spasavanja odnosi i na imovinu. To je praktički važno kada – radi sudara – dio tereta padne u more.

Iz dužnosti međusobnog pružanja pomoći slijedi nadalje i obveza da brodovi ostanu – naravno u granicama mogućnosti – na mjestu sudara, sve dok se ne uvjere da pomoć nije potrebna i da nema opasnosti da će biti potrebna.<sup>34</sup>

U najužoj vezi s dužnošću pružanja pomoći je i obveza da zapovjednici jedan drugome, u granicama mogućnosti, saopće ime i luku pripadnosti svoga broda, kao i mjesto odakle dolaze i kamo plove (čl. 8 Konvencije o sudaru).

16. U našem pravnom poretku se – u vezi s dužnosti spasavanja imovine – javlja jedan veoma interesantan problem. Prema čl. 278 Krivičnog zakonika: »Tko pravodobnom prijavom državnom organu ili na drugi način ne poduzme mjere da se otkloni kakav požar, poplava, eksplozija

<sup>33</sup> U istom smislu Le Clere o.c. str. 114, Bissaldi, L'assistenza dopo l'urto, Dir. mar. 1938, str. 561, Volli o.c. br. 143.

<sup>34</sup> Ripert, o.c. III br. 2138.

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...» Ovaj je član potpuno primjenjiv i na dužnost spasavanja jugoslavenske imovine na moru, pa bi odnosna dužnost postojala i kada u tom pogledu, za pomorsko-pravne odnose, ne bi bilo ništa izričito spomenuto.

Direktna primjena tog člana na institut spasavanja na moru bila bi – s obzirom na njegovu neodređenu stilizaciju – veoma neprikladna. Potrebno je – pozivajući se na osnovni princip krivičnog zakonika – pozitivnim propisima, konkretizirati dva osnovna elementa: a) pojam imovine većeg opsega i b) postojanje opasnosti za spasioca, koja ga od navedene dužnosti oslobađa.

Što se prvog pitanja tiče, pojma imovine većeg opsega, čini nam se da bi se to odnosilo samo na brodove. Imovina na brodu će biti zahvaćena indirektno, naime samo ako se ona spasava zajedno s brodom. Problem je od osobite praktične važnosti onda kada se jugoslavenska imovina nalazi na stranom brodu. Principi našega internog prava, koji nisu identični s onima međunarodnih ugovora koji obvezuju našu državu, mogu se primjenjivati samo u odnosu na naše državljane. To, konkretno, znači da se na aktivnoj i pasivnoj strani moraju naći jugoslavenski brodovi. Na strane brodove se ta dužnost ne odnosi, pa i kad se nalaze u našem obalnom moru.

Dužnost aktivnog djelovanja može postojati samo onda kada se ono može okarakterizirati kao spasavanje u smislu pomorsko-pravnog instituta. Ipak i u tom pogledu treba postaviti stanovita, i to praktički veoma važna, ograničenja. Konkretna svrha tog načela je u tome da se pristupi spasavanju u slučaju nužde, tj. onda kada postoji neposredna opasnost propasti, a nema drugog načina da se ta opasnost otkloni. Ako te neposredne opasnosti nema, tada, držimo, neće postojati ni dužnost spasavanja. Široko shvaćanje obveze spasavanja preko granica neposredno prijeteće opasnosti – moglo bi – nepotrebno – i za jednu i za drugu stranu – dovesti do neželjenih posljedica. Za spasioca bi to bilo nezgodno, jer bi mu se – nepotrebno – nametnula dužnost koja bi mu – možda – bila i tegobna, a spasavanome bi se opet nepotrebno nametnule usluge koje eventualno ne želi. Klasičan primjer takvog slučaja je nasukanje.<sup>35</sup>

17. Iz dužnosti spasavanja proizlazi da je o potrebi pružanja pomoći ovlašten prosuđivati zapovjednik broda u opasnosti ili neka druga ovlaštena osoba. Ipak to njihovo pravo ne može biti neograničeno, jer bi to dovodilo često puta do potpuno neželjenih situacija. Moglo bi se – naime – dogoditi da bi organ korištenja, odnosno vlasnik broda ili zapovjednik broda kojemu stvarno ne prijete neposredna opasnost, zahtijevao od bilo kojeg broda da ga spasava, navodeći da on drži da brodu prijete neposredna opasnost, i izabrani brod bi se tome morao pokoriti. Čini nam se da radi tih razloga navedeno načelo treba primjenjivati samo na objektivne slučajeve neposredne opasnosti, koje će sud ocijeniti od slučaja do slu-

<sup>35</sup> I u sudskoj praksi tom se članu Krivičnog zakonika daje restriktivno tumačenje. Npr. B. Zlatarić, Krivični zakonik u praktičnoj primjeni, II sv. Zagreb 1958., str. 522.

čaja. Prilikom prosuđivanja tog pitanja, sud će morati uzeti u obzir i one elemente koje je ovlaštenik broda u opasnosti stavio na znanje onome od koga traži pomoć, pa zaključiti da li je ovaj posljednji mogao steći uvjerenje da se radi o neposrednoj opasnosti.

Dužnost spasavanja postoji za brodove društvenog i privatnog vlasništva. Zajedno s brodom morat će se – držimo – spasavati i teret koji se na njemu nalazi. Jedino da se brod ne bi mogao spasiti zajedno s teretom, pa se javlja potreba da se teret iskrca, za iskrčani teret ne bi trebala postojati dužnost spasavanja.

18. Opasnost kojoj se izvrgava brod od kojega se traži pomoć, a koja ga oslobađa dužnosti spasavanja je – po prirodi stvari – ista kao i pri spasavanju ljudskih života. To, drugim riječima, znači da će zapovjednik biti dužan priteći u pomoć pod ovim uvjetima: a) da je pomoć s njegove strane moguća; b) da to može učiniti bez ozbiljne opasnosti za svoj brod i osobe na brodu; c) ako je to razumno i korisno. Unatoč načelnom ekvipariranju opasnosti pri spasavanju imovine i osoba, ipak – čini nam se – da treba – prilikom njihovog ocjenjivanja, činiti stanovitu stvarnu razliku. Treba – naime – polaziti s gledišta dobara koje se spasavaju. Spasavanje ljudskih života kao nesumnjivo mnogo važnijeg dobra od imovine, nužno zahtijeva od spasioca stanoviti rizik, i to mnogo veći nego li je to slučaj pri spasavanju imovine. Ta se razlika osobito očituje pri elementu korisnosti. Pri spasavanju ljudskih života materijalna šteta koja će se spasavanjem pretrpjeti, ne dolazi u obzir (važni su jedino slučajevi opasnosti stvarne propasti). Kod imovine to nije slučaj. Kad se spasava jedna imovinska vrijednost treba – po prirodi stvari – uzimati u obzir i gubitak one imovinske vrijednosti koja će nastupiti ili koja bi mogla nastupiti povodom spasavanja. Inače bi se, na koncu konca, mogao postići obratan rezultat od željenoga, naime, mogla bi se izgubiti veća vrijednost da se spasi manja. I pojam razumnosti pri spasavanju imovine nije potpuno identičan s onim pri spasavanju ljudi. S obzirom da se kod imovine radi o mnogo manje vrijednom dobru, treba u kudikamo većoj mjeri uzimati u obzir i interese spasioca. Tako npr. držimo da neće postojati dužnost spasavanja imovine, ako bi to spasavanje – s obzirom na okolnost slučaja – predstavljalo, za spasioca rizik neuspjeha skopčan s rizikom šteta i troškova povodom spasavanja. Istina je da je korisno spasavati tuđu stvar, ali su ipak – često puta isto toliko važni i imovinski interesi spasioca, kojima – nasuprot imovini u opasnosti – treba dati prednost.

Pri spasavanju ljudskog života na moru zapovjednik broda nije dužan spasavati ako se tom spasavanju razložno protivi zapovjednik broda u pogibelji. U vezi s tim postavlja se pitanje da li bi atribut razložnosti i u tom slučaju bio potreban, ili bi zapovjednik koji spasava, od te dužnosti bio oslobođen i na temelju samog protivljenja, bez obzira da li je to protivljenje razložno. Čini nam se da razložnost nije potrebna. Ljudski život je toliko vrijedan da o njemu ne mogu – po svojoj volji – odlučivati ne samo drugi, nego čak ni oni o kojima se radi. Na moru je – za vrijeme neposredne opasnosti – to utoliko važnije, što osobe u pogibelji često puta

izgube moć normalnog rasuđivanja, pa ni ne mogu pravilno ocijeniti situaciju. Ako se tome doda – prilično česta – činjenica da zapovjednici brodova u pogibelji otežu s traženjem pomoći da ne bi bili dužni platiti nagradu za spasavanje broda, kada bi se brod spasio zajedno s ljudima – zahtjev razložnosti je više nego jasan. Osim toga, pri spasavanju ljudi, razložnost spasavanja zavisi isključivo od stvarnih elemenata u kojima se nalaze spasilac i osobe u pogibelji, a ti su elementi spasiocu uočljivi, pa ih može i procijeniti.

Kod imovine je – što se tiče tog elementa – situacija prilično drukčija. U prvom redu ne radi se o tako vrijednom dobru, da onaj koga se to tiče, ne bi sam o tome mogao voditi računa. Osim toga, kod imovinskih interesa, treći u ni jednom slučaju, nije dužan o tim interesima voditi više računa, nego onaj koga se oni neposredno tiču. Nadalje, što je možda i najvažnije, korisnost spasavanja imovine ne zavisi isključivo od aktuelno postojećih stvarnih elemenata. Prema tim elementima može se samo zaključiti da li se brod može spasiti ili ne, ali ne i to da li će takvo spasavanje biti za organa korištenja, odnosno brodovlasnika i najkorisnije, pa čak da li će uopće i biti korisno. Organ korištenja odnosno brodovlasnik mogu npr. imati u vidu spasavanje pomoću vlastitih brodova, ili pomoću nekoga drugog broda s kojim već imaju sklopljen ugovor o spasavanju, odnosno u koga – i inače – imaju više povjerenja. Isto tako – prema okolnostima slučaja – spasavanje može biti i štetno (npr. u vezi s osiguranjem). Sve su to razlozi o kojima spasavatelj niti može, a niti je ovlašten prosuđivati.

Protivljenje mora biti izričito. Pismena forma sigurno nije potrebna, ali protivljenje mora biti izjavljeno na određen i jasan način. Kao osobe ovlaštene za protivljenje dolaze prvenstveno organ korištenja i brodovlasnik tj. oni o čijoj se imovini radi. Teoretski još mogu doći u obzir zapovjednik broda i brodar. Sigurno je da zapovjednik može izjaviti protivljenje, samo je pitanje da li u tome zastupa brodarka ili brodovlasnika odnosno organa korištenja. Premda je zapovjednik zakonski zastupnik brodarka, ipak se u tim slučajevima mora držati za zastupnika organa upravljanja odnosno brodovlasnika. Oni su naime osobe koje imaju stvarno pravo na brod, pa samo one mogu – a ne brodar – odlučivati da li će se brod spasavati ili ne. Trećoj osobi – spasiocu – niti ne mora biti poznat interni odnos između brodarka i organa upravljanja odnosno brodovlasnika. Za njega je zapovjednik onaj koji ima pravo odlučivati u ime ovlaštene osobe. Brodar – kao nosilac plovidbenog poduhvata – nije ovlašten da odlučuje o sudbini broda. Osoba koja se pojavi u svojstvu brodarka, morat će – za razliku od zapovjednika – dokazati da ima posebnu punomoć za davanje izjave u tom smislu.

Kada postoji protivljenje za spasavanje, ne samo da nema dužnosti spasavanja, nego čak obratno, neće se ni smjeti pristupiti spasavanju.

Iz načela da se odnosne osobe imaju pravo protiviti spasavanju, možemo logički zaključiti da će osoba, koja namjerava spasavati, biti dužna u granicama mogućnosti – obavijestiti brodovlasnika, odnosno organa upravljanja o namjeravanom spasavanju, da bi im tako pružila priliku da se izjasne da li na takvo spasavanje pristaju ili ne.

## Résumé

### LA NOTION DU SAUVETAGE MARITIME ET SA CLASSIFICATION

Etant donné que la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetage maritimes de 1910 ne donne pas une définition de la notion de sauvetage et que de c'est cette notion dépend l'application des dispositions spécifiques du droit maritime, l'auteur analyse les éléments essentiels de cette notion. Dans la notion de sauvetage il y a deux éléments essentiels: l'un de caractère actif du côté du sauveteur et l'autre de caractère passif du côté du navire assisté. Dans la définition du sauvetage on doit partir de l'élément passif c'est-à-dire du danger. Le danger est un état de choses d'après lequel une personne ou une chose devra subir de conséquences défavorables si des faits imprévus n'interviennent pas. Pour qu'on puisse considérer qu'il s'agit du sauvetage il est nécessaire que le danger soit sérieux. L'application de l'institut du sauvetage maritime suppose que le danger soit en connexité avec la navigation et qu'il menace les vies humaines ou des biens. Tout danger qui surgit parce qu'une personne ou une chose se trouve en mer est en connexité avec la navigation bien qu'il n'est provoqué par la navigation en tant que telle. Le danger doit être considérable. L'entité du danger est déterminée par la probabilité que le dommage pourrait se vérifier dans un bref délai et que cette probabilité est considérable. Pour qu'il y ait sauvetage dans le sens du droit maritime un résultat utile est nécessaire. Il n'y a pas lieu de distinguer l'assistance du sauvetage maritime aussi bien du point de vue théorique que du point de vue juridique ou pratique. Les principes du droit maritime en ce qui concerne le sauvetage sont applicables aux litiges qui surgissent dans le cas où un navire, sur requête d'un navire en détresse, se tient à sa disposition pour prêter secours. Les opérations de sauvetage commencent au moment où des actes préparatifs sont entrepris dans le but d'aboutir au sauvetage du navire en danger. Le sauvetage prend fin par la perte définitive des biens ou la mort des personnes se trouvant en danger, quand le danger en question n'existe plus ou quand les opérations de sauvetage ont été interrompues. Le résultat utile du sauvetage est réalisé quand le danger contre lequel le sauvetage a été prêté est évité. Il faut considérer que le sauvetage a été utile même dans le cas où la perte de l'objet du sauvetage a été causée par l'intervention successive d'un nouveau danger. Le droit à la rémunération reste acquis au sauveteur même lorsque le danger a été évité partiellement par son activité et partiellement grâce à d'autres circonstances. Pour l'appli-



cation des dispositions relatives au sauvetage maritime en ce qui concerne la rémunération il est nécessaire qu'il s'agisse du sauvetage du navire, des biens à bord du navire, du frêt ou du prix de passage. Le navire peut être quitté par son équipage mais il doit flotter. Dans les cas d'échouement il s'agira de sauvetage uniquement si le navire a gardé les caractéristiques techniques du navire. Sinon il s'agira d'un enlèvement d'épave. Le frêt et le prix du passage seront pris en considération pour la détermination de la rémunération seulement dans les cas quand l'armateur en absence du sauvetage ne les aurait pas gagnés. Après une analyse comparative des dispositions internationales et yougoslaves relatives à l'obligation de prêter assistance à toute personne en danger de se perdre en mer, l'auteur analyse la portée des dispositions du Code pénal yougoslave en ce qui concerne l'obligation de sauver des biens yougoslaves se trouvant en danger en mer. Il arrive à la conclusion que cette obligation subsiste s'il s'agit de biens yougoslaves sur un navire yougoslave en détresse mais qu'elle n'existe pas pour les biens yougoslaves sur un navire étranger. Cette obligation de sauvetage n'existera non plus si le capitaine ou une autre personne autorisée s'y oppose. Dans ce cas, le sauveteur ne pourra pas, comme c'est le cas pour le sauvetage des personnes en danger, examiner si cette défense expresse est aussi raisonnable.

ZBORNIK  
ZA POMORSKO PRAVO

ZAGREB

---

1967