

## NAGRADA ZA PRUŽANJE POMOĆI ILI SPASAVANJE NA MORU

Pravna narav opće usvojenog načela instituta pomoći ili spasavanja na moru, da je svaka osoba, kojoj se učini imovinska korist ukazivanjem pomoći na moru, tj. brodar ili druga osoba koja ima legitimirani interes na stvarima koje su tim djelom spašene, dužna isplatiti nagradu za spasavanje, zaokuplja u pomorskoj literaturi vrlo živi interes teoretičara pomorskog prava i komentatora odnosnih zakona koji tu nagradu propisuju.

Zbog određenih podudarnosti s nekima od osnovnih principa općeg obligacionog prava, napose u poslovodstvu bez naloga i vršenju tuđih poslova ili uopće u institutima neopravdanog bogaćenja, često je pokušano pomoću njih protumačiti i pravni odnos kao i osnovu za plaćanje nagrade u slučaju spasavanja na moru. Zbog opasnosti divergentnih solucija i protuslovnih rješenja, napose u odnosima pripadnika različitih zemalja, Bruxelleska konvencija o izjednačenju nekih pravila o pružanju pomoći i spasavanju na moru od 23. IX 1910, a koja obvezuje Jugoslaviju (*Zakon o Konvenciji za unifikaciju izvjesnih pravila koja se odnose na pomorsku pomoć i spasavanje Sl. n. br. 285 A-XCIV/1931; Zbirka Zakona i propisa za pomorsku upravu, Knj. VI, Split 1932; Pomorski godišnjak 1952, Beograd 1953*), postavila je neke odredbe kojima je u materijalnopravnom pogledu postignuto izjednačenje kriterija za procjenu nagrade, a time i mogućnost sigurnije ocjene pravnog značenja samog instituta, ali ona nije riješila sva sporna pitanja niti je uklonila mogućnost različitih tumačenja nekih svojih formulacija.

Kriterije za određivanje visine nagrade dala je Bruxelleska konvencija u svome čl. 8. Prema odredbi toga člana nagrada se određuje prema konkretnim prilikama svakog slučaja, uzimajući za osnovu: a) na prvom mjestu, postignuti uspjeh, zalaganje i zasluge onih koji su vršili spasavanje, opasnost u kojoj su se nalazili spasavani brod, putnici i njegova posada, teret na njemu, spasioci i brod spasilac, uloženo vrijeme, troškove i pretrpljene štete, rizike odgovornosti kao i druge rizike koje su

imali spasioci, vrijednost materijalnih dobara izloženih riziku, vodeći u danom slučaju računa i o specijalnoj opremljenosti broda koji spasava; i b) na drugom mjestu, vrijednost spasene imovine.

Iste kriterije treba primijeniti i u slučaju kada treba dijeliti nagradu između više brodova spasilaca.

Nagrada, drugim riječima, pripada za podmirenje troškova i oštećenja koji su nastali u vezi i u cilju pružanja pomoći, kao i u ime plaćanja usluga koje je pružio spasilac. Iznos nagrade može biti utvrđen sporazumom stranaka, tj. između broda u nevolji i spasioca u času pozivanja u pomoć ili pristupanja djelu spasavanja, ali, ako nakon izvršenog spasavanja dođe do spora oko nagrade, visinu nagrade određuje sud (odnosno arbitraža). Sud može nagradu smanjiti ili je čak i uknuti ako se покаže da su spasioci svojom krivnjom izazvali potrebu spasavanja ili da su prilikom spasavanja izvršili krađe, utaje ili druga prijevarena djela (čl. 6 st. 2 i čl. 7 Konvencije).

Osobe kojima je život spašen ne duguju nikakvu nagradu, ali se time, veli Konvencija (čl. 9), ne dira u propise nacionalnih zakona o tome. Međutim, spasioci ljudskih života, koji su sudjelovali u događaju koji je dao povoda spasavanju, imaju pravo na pravičan dio nagrade priznate spasiocima broda, njegova tereta ili njihovih uzgrednosti.

Konvencija je još odredila da ni u kom slučaju suma koja se ima isplatiti ne može premašiti, vrijednost spašenih stvari (čl. 2, st. 3) i da se nagrada duguje i onda kada je spasavanje izvršeno između brodova koji pripadaju istome vlasniku (čl. 5). Konačno, nagrada pripada samo onda ako je od pružanja pomoći bilo koristi, tj. ako je djelo spasioca dalo koristan rezultat – pod pretpostavkom da nije bilo izričite i razumne zabrane ukazivanja pomoći od strane broda kome je pomoć ukazana (čl. 2 st. 1 i 2).

U Bruxelleskoj konvenciji o izjednačenju nekih pravila o pružanju pomoći i spasavanju zrakoplova ili od strane zrakoplova na moru od 29. IX 1938, koju Jugoslavija nije potpisala niti joj je pristupila, prihvaćeni su isti kriteriji (čl. 4). (*Vidi tekst: A. Giannini, Le Convenzioni internazionali di diritto marittimo, II izd., Milano 1952, str. 515 i sl.*) za procjenu nagrade kao i načelo da nagrada ne smije prijeći vrijednost spašenih stvari, ali s korisnim preciziranjem, kojega nema Konvencija iz 1910. o pružanju pomoći između brodova, a koje sigurno uklanja eventualne sumnje u različitim slučajevima spasavanja, tj. da je mjerodavna ona vrijednost koju te stvari imaju na završetku operacija pružanja pomoći odnosno spasavanja.

Do Konvencije od 1910, koja je, od Bruxelleskih konvencija o izjednačenju pomorskog prava, pored one o teretnici iz 1924, postigla najveći uspjeh i postala univerzalno pravilo svjetskog pomorstva, bilo je, kako je rečeno, doktrinarnih i normativnih neslaganja i to ne samo u pitanju kriterija za procjenu visine nagrade nego i samoga načela za priznavanje nagrade.

Konvencija je u jednome od teorijskih najspornijih pitanja usvojila iz prakse spasavanja već poznato načelo, da nema nagrade ako nije bilo korisnoga ishoda izvršenog spasavanjem, tzv. načelo »no cure no pay«

(čl. 2, st. 2), a to stoga da ne bi u teži položaj došao brod kojemu je nekorisno bila ukazana pomoć. Konvencija međutim nije dala odgovora na pitanje da li pri procjeni nagrade treba posebno razlikovati naknadu za pretrpljena oštećenja i troškove pri spasavanju, s jedne, i nagradu za pružene usluge, s druge strane, tj. da li treba prethodno odbiti štete i gubitke kao i troškove koje je imao brod spasilac. To je i glavno pitanje zbog kojega je suština pravne prirode i odnosa koji nastaju spasavanjem ostalo još diskutirano i izloženo raznim tumačenjima.

Iz same činjenice što je Konvencija upotrijebila izraz »remunération«, dakle, nagrada, a ne »indemnit « tj. naknada štete, treba izvesti zaključak, da spasiocu ne pripada samo naknada za pretrpljene gubitke nego i nagrada za trud i postignuti uspjeh. To znači da osnovu zahtjeva za nagradu pri spasavanju na moru, onda kad nema ugovornog odnosa, ne bi trebalo tražiti u poslovodstvu bez naloga, jer osim što se spasavanje ne može vršiti protiv izričitog i razumnog odbijanja broda u nevolji, u nikojem slučaju negotiorum gestije nema poslovođa pravo na nagradu, najviše na naknadu korisnih troškova i pretrpljene štete. Isto pravilo vrijedi u slučaju in rem versije. Po tome je spasavanje na moru poseban institut pomorskog prava, kome nema smisla tražiti osnova u općem građanskom pravu. Stoga su opet u pomorskopravnoj literaturi nastali različiti pokušaji da se u okviru njenih pitanja iznađe i protumači taj specifični pomorskopravni odnos i osnova za dužnu nagradu, među kojima istaknuto mjesto zauzima teorija da nagrada proizlazi iz one posebne zajednice rizika, kojom se objašnjavaju i drugi karakteristični odnosi koji nastaju pri plovidbi morem (*G. Berlingieri, Salvataggio e assistenza. Il Diritto Marittimo, Genova 1940. Fasc. 1-2, str. 22; G. Ripert, Droit Maritime, III, 4. izd., Paris 1953, str. 143*).

Nagrada, rečeno je, pripada samo ako je spasavanje dalo koristan rezultat. Međutim pojam korisnog rezultata ne može biti apstraktno definiran i mora biti prepušten ocjeni svakoga konkretnog slučaja spasavanja. Jedino što se može reći da proizlazi iz smisla Konvencije je to, da u slučaju potpune propasti broda i tereta ne može biti nikakve nagrade. Ako je izgubljen samo brod ili samo teret, ili djelimično jedan ili drugi, tada će procjena nagrade zavisiti od ocjene korisnosti izvršenog djela.

U toku pripremnih radova Konvencije bilo je pokušaja, da se unutar »nagrade« odredi postojani element »naknade«, tako da bi u slučaju potpune propasti broda i tereta spasilac imao pravo na naknadu pretrpljene štete, ali je prevladavalo suprotno stanovište, koje je bliže općem principu rizika u pomorskom pravu, naime da on, ne može ići iznad gubitka imovine izložene stihijama plovidbe po moru. Iz toga se izvodi da pasivna strana ne može biti obvezana ni za štete koje bi nastale pokušajem spasavanja. (*F. Berlingieri, Verso l'unificazione del diritto del mare, I, Roma 1918, str. 69-70*).

Talijanski zakonik o plovidbi (čl. 491, 492) odstupio je od Konvencije razlikujući naknadu od nagrade, i prema tome dao je pravo na nak-

nadu nezavisno od postignutog rezultata, ali je i on usvojio načelo da iznos naknade odnosno nagrade ne može prijeći visinu vrijednosti spasenih dobara.

U svakom slučaju, bilo da se izričito predviđa prethodno razlikovanje naknade za štete koje je pretrpio spasilac od nagrade koju mu treba dodeliti, bilo da se to izričito ne propisuje, neizbježno je da u svrstavanju elemenata za utvrđivanje nagrade mora doći u obzir i spomenuta šteta. Bez toga ne bi bilo moguće zamisliti potpunost u određivanju objektivnog elementa za dodjeljivanje nagrade.

Osim objektivnog dolazi, razumije se, u obzir subjektivni elemenat tj. ocjena pomnije odnosno krivnije, i to ne samo na strani broda spasioca nego i broda spasenoga. Tako ako bi koristan rezultat izostao krivnjom broda kome je pruženo spasavanje, treba uzeti u obzir činjenicu da brod spasilac već na temelju općeg pravila obveznoga prava ne bi mogao biti lišen prava na nagradu.

Jedan je od najtežih zadataka koje mora sud izvršiti ocjena eventualne krivnje spasioca za štete pričinjene na imovini spašenog broda, jer zavisi od posebnih okolnosti svakoga konkretnog slučaja, gdje često treba uzeti u obzir izvanredne prilike u kojima je spasavanje vršeno, brzinu kojom je trebalo raditi, nervoznu napetost u ocjeni često vrlo smionih odluka i sl. Jedno se međutim načelno može reći, a to je da mjerenje prosuđivanja krivnje ne može biti isto kad se radi o slučajnom spasiocu kao i ono kad se radi o specijaliziranome poduzeću i prema tome spasiocu posebne stručnosti, čija će se odgovornost cijeliti po kriteriju apstraktne i objektivne pomnije (pravno pravilo § 1299 O.g.z; br. 234 Općih uzanca za promet robom), jer se ne može nametnuti spasenome da snosi rizik posebne pažnje koju spasiocu »nalažu pravila struke«.

Elementi koje je Konvencija u st. 1, čl. 8. nabrojila kao kriterij za utvrđivanje nagrade, obvezni su u svakome slučaju i bez izuzetka, i sud ih mora sve u pojedinačnoj analizi uzeti u razmatranje. To međutim, ne znači, da o svakom elementu mora iskazati njegov novčani izraz, jer nagrada predstavlja rezultat jedne sveobuhvatne zajedničke ocjene. Prema tome, čini nam se, da često ističani objektivizirani kriteriji engleske sudske prakse, prema kojima vrijednost sastavnih elemenata spasavanja imaju određene procentualne odraze u spasenoj imovini (*v. kod Ch. T. Suttona, The Assessing of Salvage Awards, London 1949; J. Le Clère, Assistance aux navires et le sauvetage des épaves, Paris 1954, str. 230 i sl.*), mogu poslužiti samo kao pomagalo za tehničku orijentaciju i upoznavanje bogate kazuistike slučajeva spasavanja i sudskih odluka o tome. (*Cfr. S. Ferrarini, Il soccorso in mare, Milano 1964, str. 176.*)

Ne ulazeći u posebno pitanje, da li se može smatrati da institut ukazivanja pomoći odnosno spasavanja na moru obuhvaća i slučaj spasavanja s kopna ili iz zrakoplova, mi ćemo se, s obzirom na najčešću činjenicu tipičnog spasavanja koje ukazuju brodovi međusobno, zadržati samo na ukazivanju odnosa koji nastaju iz takvih spasavanja, tj. broda brodu.

Na dvjema stranama stoje dva nosioca prava i obaveza, dva skupa interesa, a to treba jedno od drugog lučiti.

Kao prvo postavlja se pitanje, što se ima smatrati brodom spasiocem ili drugim riječima tko je subjekt potraživanja nagrade.

U prošlosti, napose do industrijske revolucije i kod nerazvijenih sredstava plovidbe, ljudski je elemenat bio glavni faktor pri ukazivanju pomoći na moru, i prema tome odvažnost i požrtvovanje pomorca bili su praktično jedini kriteriji za ocjenu nagrade. Poslije industrijske revolucije i usponom brodograđevne tehnike ušlo je kao relevantan faktor ocjene i sredstvo kojim je pomoć ukazana, tj. brod, a time i brodersko poduzeće koje brod iskorištava. Štaviše, razvitkom samoga broderskog poduzetništva i odvajanjem svojstava brodovlasnika i brođara, nastala je potreba razlikovanja prava na nagradu ne samo u odnosu na ljude koji su izvršili djelo ukazivanja pomoći ili spasavanja, nego i u odnosu na rizik kojemu su bila izložena sredstva i poduzeće, pa još i dalje postavljena je razlika i s obzirom na kategoriju ugovora o iskorištavanju pomorskih brodova u suvremenom brođarstvu.

Tako je i naš Zakon o ugovorima o iskorištavanju pomorskih brodova iz 1959. postavivši osnovnu razliku između ugovora o pomorskom plovidbenom poslu i ugovora o zakupu broda (čl. 1), te uvrstivši u prvu kategoriju i time-charter kao broderski ugovor na vrijeme za prijevoz cijelim brodom, u slučaju prve kategorije ugovora dodijelio nagradu za spasavanje, po odbitku troškova spasavanja i udjela što pripada posadi, na jednake dijelove između brođara i naručioca (čl. 85), dok je u slučaju zakupa broda nagradu za spasavanje dodijelio zakupoprimcu (čl. 126).

To, razumije se, ne znači da u slučaju zakupa nema elemenata posade i drugih elemenata koji dolaze u obzir pri utvrđivanju nagrade, nego je zakon htio da naglasi da zakupodavcu, čak i onda kada snosi stanovite terete vlasničkog ili korisničkog prava na brodu, ne pripada udio u nagradi za spasavanje izvršeno brodom, nego je težište na brođaru kao posjedniku broda i nosiocu plovidbenog pothvata. Za eventualna potraživanja, koja bi brodovlasnik odnosno imalac korisničkog prava imao prema brođaru u vezi s nagradom koja je iz naslova udjela broda u nagradi pripala brođaru, mjerodavna su pravila općega imovinskog prava.

Gornji kriteriji dolaze u obzir ukoliko nema posebnih ugovora o spasavanju ili u pogledu spasavanja, uz napomenu, da će i ugovorna utanačenja biti podložna ocjeni svoje valjanosti prema općim načelima ugovornog prava odnosno prema kriterijima koji su u okvirima ugovorne slobode stranaka, a napose onih iz radnih odnosa.

Bruxelleska konvencija, pošto je u svome čl. 6. predvidjela da iznos nagrade za spasavanje kao i proporciju u kojoj se nagrada ima podijeliti između spasilaca utvrđuje ugovor stranaka, a u nedostatku ugovora sudac, odredila je da će podjela između brodovlasnika (čitaj brođara), te zapovjednika i ostalih osoba u službi brodova spasilaca biti utvrđena nacionalnim zakonom odnosnog broda.

Na temelju toga otvoreno je u literaturi pitanje posebnog položaja posade broda spasioca i pravne prirode tražbina koje posada ima u odnosu na spašenu imovinu. Pored brojnih stanovišta o prirodi toga prava

dva se naročito ističu: po jednome (Cfr. E. Volli, *Assistenza e salvataggio, Padova 1957, str. 200 i sl.*) pravo posade načelno nije samostalno u odnosu na spasenu imovinu i ulazi u sklop općeg prava spasioca i ostvaruje se samo prema vlastitome brodu. Ta se teza zasniva na gledištu da rad pri spasavanju odnosno ukazivanju pomoći ne izlazi načelno iz okvira ugovornih obaveza prema brodaru, jer kad bi to pravo bilo samostalno, trebalo bi zaključiti da se svakim radom ukazivanja pomoći obustavlja radni odnos s vlastitim brodarom i zasniva jedan drugi vanugovorni odnos, tj. odnos s brodarom spasenoga broda i s ostalim imaocima prava na spasenu imovinu. Po drugom stanovištu (Cfr. S. Ferrarini, *op. cit., str. 60 i sl.*) posada ima samostalno pravo na svoj dio nagrade, a brodar je istina potražuje u svoje ime ali u interesu posade, što znači da njena tražbina postaje tek onda direktna ako brodar propusti da je ostvari. Negdje je posrijedi teza, da se tražbina zasniva na samom slovu zakona (Cfr. P. Manca, *Studi di diritto della navigazione, Vol. III, Milano 1962, str. 210*).

Korišnici prijevoza nemaju pravo na nagradu jer su njihovi odnosi regulirani ugovorom o prijevozu stvari morem. (G. Berlingieri, *op. cit., Il Diritto Marittimo, Genova 1940, Fasc. 1-2, str. 30 i sl.*; V. Brajković, *Spasavanje i pomaganje na moru, Arhiv za pravne i društvene nauke, Beograd 1931, knj. XXIII, br. 4, str. 294*).

Nagrada, rekli smo, pripada, ako od strane broda kome je pomoć ukazana nije bilo izričite i razumne zabrane za ukazivanje pomoći (čl. 3. Konvencije). Moglo bi se postaviti pitanje, na kome je teret dokaza da nije bilo izričite i razumne zabrane. Imajući u vidu opće principe obveznoga prava, treba uzeti da je spasenome brodu dužnost da dokaže da je pomoć bila ukazana contra voluntatem domini negotii (Cfr. pravno pravilo §-a 1040 O.g.z.), a na spasiocu da je zabrana bila nerazumna. (G. Berlingieri, *op. cit. Il Diritto Marittimo, Genova 1940, Fasc. 1-2 str. 16.*; Kennedy's *Civil Salvage, London 1958, str. 21, 22*). Suprotno HGB-u (§ 742), koji sadrži konvencijsku odredbu [Laun-Lindenmaier, *Schiffahrtsrecht, München u. Berlin 1953, str. 125*], njemački Binnenschiffahrtsgesetz (§ 96) uskraćuje pravo na nagradu svakome tko nametne svoje usluge bez dozvole zapovjednika, što znači da ne dopušta ocjene o razložnosti zabrane takvog postupka. (M. Mittelstein, *Das Recht der Binnenschiffahrt, Leipzig 1918, str. 387*).

Nagrada, koja je utvrđena ugovorom stranaka, najčešće je izražena u stanovitom novčanom iznosu. Ima međutim primjera u praksi da nagrada nije određena neposrednim sporazumom stranaka, nego na temelju primjene jedne unaprijed primljene tarife koja vrijedi između ugovarača koji su njome vezani. (M. De Juglart-J. Villenau, *Repertoire méthodique et pratique de l'assistance en mer, Paris 1962, str. 360-367*).

Postavlja se pitanje, da li i u slučaju takve pogodbe vrijedi načelo da nagrada ne može prijeći vrijednost spasenih stvari. Ako u konkretnom slučaju ne bi bilo osnova za izmjenu ili poništenje prema čl. 7. Konvencije, može se uzeti da kod takvih sporazuma gornje načelo ne bi vrijedilo stoga što se može smatrati da je ugovorom preuzet rizik da i pored ko-

risnog ishoda spasene stvari ne vrijede toliko koliko iznosi ugovorena naknada. Uostalom vrijednost spasene imovine ne stoji uvijek u istome omjeru prema visini nagrade, to jest tako da bi, u pretpostavci jednakosti drugih uvjeta, nagrada morala rasti s vrijednošću stvari. Stvarnost je upravo suprotna tome, jer npr. u prije spomenutom sistemu mjerenja nagrade u postocima prema engleskoj sudskoj praksi baš se porastom vrijednosti spasenih stvari umanjuje odnosni postotak, a naprotiv njihovim smanjivanjem on se uvećava. Veli se naime, da kod male vrijednosti spasenih stvari vještina i zalaganje spasilaca, pod pretpostavkom jednakosti ostalih uvjeta, mogu biti pravično ocijenjeni samo onda ako računski elementi za utvrđivanje nagrade budu veći.

Jedna od najzanimljivijih a ujedno i najspornijih je odredba Konvencije čl. 5, da se nagrada duguje i onda ako je pomoć ili spasavanje vršeno između brodova koji pripadaju istome brodovlasniku, pa se pita kako se može zamisliti da netko postane svoj vlastiti vjerovnik.

Ta odredba dolazi od poznate postavke pomorskog prava da svaki brod predstavlja posebnu imovinsku skupinu, koja je osnovom glavnim pomorskopравnim ustanovama a napose onoj ograničene odgovornosti brodovlasnika odnosno brodarara. (*O problemu brodovlasnika u odnosu na pojam brodarara: V. Brajković, Problem brodarara i njegove odgovornosti de iure condendo, u Zborniku rasprava »Ugovori o iskorišćivanju brodova na moru«, Zagreb 1951*). Naime ako i postoji koliko se tiče vlasnika identitet subjekata u međusobnom odnosu dvaju brodova, tj. spasioca i spasenog, to nije tako kad se ti odnosi gledaju sa stanovišta njihovih posada i tereta (a i putnika), iza kojih stoje međusobno različiti interesi, pa prema tome ta odredba ima svoj smisao. Različitost interesa napose je uočljiva kad se uzme u obzir i osiguranje, tj. obaveza osiguratelja da naknadi nagradu za spasavanje. Prema poznatoj klauzuli tzv. Sister-ship Clause engleskih uvjeta osiguranja za slučaj djela spasavanja između dvaju brodova istoga brodarara (kao i u slučaju sudara između takvih brodova), visina nagrade (odnosno stupanj krivnje) za spasavanje (odnosno sudar) imaju utvrditi arbitar koga imenuje osiguratelj za interes spasenog broda i brodar kao osiguranik broda spasioca zastupajući svoj posebni interes iz ugovora o osiguranju (*V. Tomašić, Pomorska polica za osiguranje prekomorskih brodova, Zajednica osiguranja SRH, Zagreb 1963, str. 122*). S tim u vezi treba prosuditi i kakvo stanovište treba logično izvesti u eventualnom pitanju, da li odgovarajući elementi za utvrđivanje naknade za spasavanje na moru treba da vrijede i u odnosima spasavanja između brodarara iste nacionalnosti.

Ne ulazeći u to koliko bi drugačiji kriteriji sami po sebi već stvorili komplikacije tehničko-kalkulativne naravi, ne vjerujemo da bi bilo opravdanog osnova, napose u našoj ekonomsko-društvenoj stvarnosti, kojim bi se moglo opravdati da u evalvaciji interesa koji ima »brod«, što znači brodersko poduzeće, a kod nas kolektiv broderske radne zajednice, utvrđivanje nagrade za spasavanje bude svedeno samo na izračunavanje naknade štete.

Nezavisno od toga što bi se time, u usporedbi i primjenom načela koja su zaslugom Konvencije zajednička za cijeli svijet, naša poduzeća našla prema ostalima u manje povoljnom položaju, čini nam se, da u mogućem efektu financijske reperkusije na fond pokrića u osiguranju a u odnosu na druge rizike koje osiguranje pokriva takva norma ne bi bila od velikog značenja. Osim toga, takvim bi se putem moglo poći još i dalje, pa primjerice u postavljenim pretpostavkama isključiti i teret iz obaveze koju ima da naknadi odnosno pruži nagradu za izvršeno spasavanje, i tako redom, ispuštanjem odgovarajućih pokrića u odnosnim klauzulama osiguranja, ići na efekat smanjivanja premija čim se ne radi nego o interesima pripadnika iste nacionalne zajednice. Taj bi put očito doveo do rezultata posve suprotnog onome, kojim bi se bilo htjelo opravdati početnu misao zaštite tih posebnih interesa.

Ako se uzme, da bi pored nesumnjivog prava posade na nagradu moglo postojati još i eventualno pravo na nagradu ostalih članova ili funkcionara radnog kolektiva kada bi izvan sastava posade aktivno sudjelovali u radu na spasavanju, ne znamo koji bi momenat bio presudan da se promijeni kvalitet zajedničke pripadnosti jednoj radnoj zajednici, u kojoj ne može biti suprotnosti nego naprotiv skladne težnje kolektivnoga rada i ekonomske zainteresiranosti u iskorištavanju brodovima.

Rekli smo u početku, da je Konvencija za izjednačenje određenih pravila o pružanju pomoći i spasavanju na moru iz 1910. postavila principe koji su postali univerzalno pravilo svjetskog brodarstva. Već ta činjenica pruža putokaz svakome novom normativnom radu koji bi išao na uređenje tih odnosa bilo u domaćem bilo u međunarodnom životu, jer kad bi se i moglo zamisliti da odnosi nacionalnog prava budu zasnovani na drugim načelima nego što su oni iz Konvencije, njihov bi domen primjene bio veoma uskog okvira, a ne treba ni isticati mnogobrojne teškoće do kojih bi doveli neizbježni problemi kolizionog i međunarodnog prava koji bi nastali zbog različitosti pravne norme.

U Konvenciji postavljena načela, iskušana i osvijetljena već veoma bogatom sudskom i administrativnom pomorskom praksom, predstavljaju, i unatoč istaknutim neslaganjima u nekim pitanjima tumačenja ili primjene pojedinih odredaba Konvencije, pa tako i u onima za određivanje nagrade za spasavanje, – opće prihvaćeni uzor za svaki novi pokušaj pravnog definiranja te materije. Čak i one odredbe Konvencije, za koje bi se moglo reći da nisu potrebne, jer su izvodljive iz općih načela prava, kao što je npr. odredba čl. 8. st. 3, da sud može ukinuti nagradu ako se dokaže da su spasioci svojom krivnjom izazvali potrebu spasavanja, – ne treba, upravo u interesu što veće jednoobraznosti univerzalnih izvora pomorskog prava, da budu izostavljene.

Odstupanje od Konvencije ne samo što ne bi imalo opravdanog teorijskog ni praktičnog osnova, nego bi naprotiv stvorilo situaciju nedoglednih sporova u rješavanju i raščlanjivanju kako ugovornih tako i vanugovornih odnosa u jednoj specifičnoj materiji pomorskog života koju svakodnevni život sve intenzivnijom plovidbom i u sve bogatijoj kazuistici različitih vidova pružanja pomoći i spasavanja na moru racionalno na-



stoji usmjeriti što jedinstvenijem tretiranju. Odstupanje u pomorskim odnosima od najšire primjene najuspjelije dosada unifikacije bilo bi suprotno ne samo općim tendencijama razvoja pomorskoga prava nego i dobro shvaćenim interesima upravo našega pomorstva.

### *R é s u m é*

#### RÉMUNÉRATION DE L'ASSISTANCE OU DU SAUVETAGE MARITIMES

La Convention pour l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetages maritimes de 1910, la plus largement acceptée parmi les Conventions Bruxelles, tout en donnant solution aux problèmes fondamentaux en matière des rapports patrimoniaux entre les parties en cause, a laissé quelques questions sans solution expresse. Ainsi, en premier lieu, la question relative au problème de savoir si on doit en établissant le montant de la rémunération différencier les dommages subis et les frais encourus de la rémunération proprement dite. L'auteur considère que l'expression française, dont on a fait usage dans le texte de la Convention embrasse aussi bien les uns comme les autres et qu'il n'y a pas lieu de faire aucune différence entre ces deux éléments. Juridiquement le droit à cette rémunération ne se fonde pas sur les instituts du droit civil de la negotiorum gestio ou de la in rem versio. Il trouve sa base dans l'institut spécifique du droit maritime de l'assistance et du sauvetage maritimes. Il en résulte qu'il n'y a pas d'obligation de rembourser les dommages et frais en cas de perte totale du navire dont le sauvetage a été tenté. En fixant le montant de la rémunération due par le navire sauvé le tribunal doit tenir compte de la faute éventuelle du navire sauveteur. Cette faute sera jugée d'une manière différente selon qu'il s'agit d'un sauvetage accompli par un navire au sens général du droit maritime ou par un navire d'appropriation spéciale pour ce genre d'opérations. Le juge (ou l'arbitre) doit prendre en considération tous les éléments d'appréciation fixés par l'art. 8 de la Convention, mais l'auteur considère, nonobstant la pratique technique de calcul des tribunaux anglais, qu'il n'est pas obligatoire de fixer pour chaque élément un chiffre déterminé.

En droit yougoslave, le droit à la rémunération est réservé à l'armateur. S'il n'est pas en même temps propriétaire du navire, les rapports réciproques entre armateur et propriétaire sont régis par les règles du droit civil. En cas de time-charter, la rémunération due au navire sauveteur se partage, selon le droit yougoslave, à parts égales entre l'armateur et le time-charterer.

Quant à la question de savoir si l'assistance ou le sauvetage ont été prêtés malgré la défense expresse et raisonnable du navire secouru, la preuve que l'assistance a été prêtée malgré telle défense incombe au navire assisté et la preuve que cette défense a été déraisonnable doit être fournie par le navire assistant.

L'auteur fait voir les raisons pour lesquelles il considère qu'il y a lieu d'adopter dans le droit interne yougoslave, en suivant l'exemple de toutes les lois nationales des pays ayant ratifié la Convention de 1910, la règle selon laquelle, même quand il s'agit d'un sauvetage où les deux navires sont de nationalité yougoslave, il faut appliquer les règles de la Convention relatives à la rémunération de l'assistance ou du sauvetage.

ZBORNIK  
ZA POMORSKO PRAVO

ZAGREB

---

1967