

HRVATSKO PRAVO VAĐENJA POTONULIH STVARI I MEĐUNARODNA KONVENCIJA O UKLANJANJU PODRTINA NAIROBI 2007.

Prof. dr. sc. Aleksandar Bravar *

UDK 347.799.2

Izvorni znanstveni rad

Primljeno: studeni 2007.

Autor konstatira i kritizira nepostojanje distinkcije između instituta spašavanja i instituta vađenja potonulih stvari u Pomorskom zakoniku iz 2004. U drugom dijelu rada opsežno izlaže temeljne postavke ovog međunarodnog dokumenta, Međunarodne konvencije o uklanjanju podrtina, donesene u Nairobiju 2007. godine.

Ključne riječi: pravo vađenja potonulih stvari, Međunarodna konvencija o uklanjanju podrtina Nairobi, hrvatski Pomorski zakonik

I.

Instituti spašavanja i vađenja potonulih stvari u doktrini su često smatrani sličnima¹ - dapače: vrlo sličnima² - što niukoliko nije potiralo njihove specifičnosti. Profesor Jakaša tvrdi da je glavna stvarna razlika između ta dva instituta što se spašavaju nasukani ili plutajući brodovi i stvari, dok se vađenje vrši nad potonulim objektima odnosno imovini.³ Isti autor na tu stvarnu razliku nadovezuje i temelj pravne razlike, precizirajući da kod instituta spašavanja u pravilu postoji neposredna opasnost nastupanja velikih šteta, dok kod instituta vađenja potonulih stvari nastupanje štetnih posljedica nije neposredno

* Dr. sc. Aleksandar Bravar, profesor Pravnog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu, Trg maršala Tita 14, Zagreb

¹ V. npr. Ivo Grabovac: Hrvatsko pomorsko pravo i međunarodne konvencije, Split, 1995., str. 171.

² V. Branko Jakaša: Udžbenik plovidbenog prava, II izdanje, Zagreb, 1983., str. 347.

³ Ibidem.

predstojeće.⁴ Jakaša ulazi u srce stvari kada pravnu razliku ipak temelji na činjenici jasne odjelitosti faktične djelatnosti pri ta dva instituta. Jakaša tvrdi da pri institutu spašavanja pretežu specifičniji, dakle pomorskopravni propisi (*ius specialis*), dok institut vađenja potonulih stvari omogućuje u mnogo većoj mjeri primjenu načela građanskog prava.⁵

U skladu s tim specifičnostima, pomorskopravno reguliranje vađenja potonulih stvari i spašavanja u Republici Hrvatskoj bijaše okarakterizirano odjelitošću institutâ. U Zakonu o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi (Narodne novine br. 53/91) vađenje potonulih stvari dobilo je vlastitu regulaciju u člancima 783.-795. U Pomorskom zakoniku (Narodne novine, broj 17 od 7. III. 1994.) institut vađenja potonulih stvari smješten je u deveti dio Zakonika (članci 801.-813.). Recentni - izmijenjeni i dopunjeni - novi Pomorski zakonik (Narodne novine, broj 181 od 8. XII. 2004.) napušta koncepciju odjelitosti, tj. posebnog reguliranja dvaju institutâ, te u osmom dijelu (glava II.), člankom 760. određuje:

“Odredbe ove glave Zakonika primjenjuju se na spašavanje osoba, brodova, stvari s tih brodova i svake druge imovine koja se zatekne u opasnosti na moru, uključujući vađenje potonulih stvari iz mora.”

Ne ulazeći u razloge ove niukoliko tek “kozmetičke” preinake, koja ima - osim strukturno-nomotehničkih - i jasne materijalnopravne posljedice, smatramo ovaj potez ishitrenim. Pomorski zakonik iz 2004. stvara umjetnu i netočnu predodžbu o paralelnosti, odnosno kongruentnosti dvaju institutâ, bezrazložno otvarajući jasnu pogibelj *lacunarum legis* upravo u području vađenja potonulih stvari. Zasigurno je posve neprilično osnivati podlogu za takvo rješenje pozivanjem na Međunarodnu konvenciju o spašavanju (1989.), koja bi navodno izjednačavala dva instituta. *Infra* u ovom članku govorimo o dugotrajnoj, upravo dugodesetljetnoj pripravi za donošenje odjelite Međunarodne konvencije o uklanjanju podrtina. Pritom razlog za toliko čekanje nije bio u možebitnim prijedporima oko potrebe donošenja “paralelne” konvencije...

⁴ Ibidem.

⁵ Ibidem.

II.

Diplomatska konferencija koja je iznjedrila dugo očekivanu Međunarodnu konvenciju o uklanjanju podrtina održavala se tijekom pet dana, od 14. do 18. svibnja 2007. u Uredu Ujedinjenih naroda (UNON) u Nairobiju, Kenija. Donesena je pod okriljem Međunarodne pomorske organizacije (International Maritime Organization, akronim IMO), specijalizirane organizacije koja je tako uspješno proteklih desetljeća donosila ključne međunarodne ugovore u području sigurnosti na moru i preveniranja pomorskih onečišćenja.

Upravo zahvaljujući legislativnim pregnućima Međunarodne pomorske organizacije, statistička slika pomorskih nezgoda u zadnjim se godinama dramatično popravila. Naravno da to ohrabrujuće olakšanje ne bi moglo proisteći samo iz IMO-vih konvencija: udruženim naporima različitih razina *stakeholders*, a navlastito naporima vlada pojedinih država te sektora pomorske industrije i brodogradnje, sigurnost pomorske plovidbe podignuta je na zamjetno višu razinu. Ipak, problem napuštenih brodskih podrtina, koje u sebi čuvaju poetski melankolični odzvon, zapravo je izvor trajnih briga i problema obalnih država i sigurnosti pomorske plovidbe općenito.

Zvuči pomalo nevjerojatno podatak da danas u svjetskim morima naizgled bespomoćno prebiva gotovo 1.300 brodskih olupina, od kojih mnoge nisu samo tugaljivi relikti propalih pomorskih pothvata, već realna i trajna opasnost pri plovidbi.⁶ Podatak o sve većem broju prijetećih brodskih olupina u izravnoj je vezi s činjenicom da sve do nairobijskog “preokreta” nije postojala međunarodna konvencija koja bi sistemski i cjelovito riješila problematiku koja po opasnostima koje potencijalno otvara odista spada u ključne IMO-ve dokumente planetarnog značaja.

HISTORIJAT DONOŠENJA KONVENCIJE

U slučaju donošenja Međunarodne konvencije o uklanjanju podrtina prošlo je previše vremena od početnih pripremnih radova na Konvenciji do trenutka adopcije. Naime, povijest pripremnih radova na nacrtima Konvencije seže u rane sedamdesete godine prošloga stoljeća, u ono herojsko vrijeme koje je

⁶ Usp. New international treaty on wreck removal adopted in Nairobi, www.imo.org/Newsroom/mainframe.asp?topic_id=1472&doc...

iznjedrilo danas predominantnu limitacijsku Konvenciju o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine (Limitation of Liability for Maritime Claims, LLMC), donesenu u Londonu 1976. Kako je to već uobičajeno u takvim počecima, Pravni je odbor IMO-a isprva (1974.-1975.) proveo skrutiniranje nacionalnih odredaba o uklanjanju podrtina. Ideja o harmonizaciji tih propisa na međunarodnoj razini bila je očito prisutna, ali od te početne inicijative nije bilo nikakvih konkretnih plodova.⁷

Imao je proteći lijep broj godina da bi se iznova pokrenulo pitanje međunarodnog reguliranja vađenja podrtina. Pred Pravni odbor IMO-a problem podrtina iznijele su delegacije Njemačke, Grčke, Nizozemske i Ujedinjenog Kraljevstva na 69. sjednici u listopadu 1993. I to bijaše tek efemeran pokušaj: međunarodna zajednica bavila se tada nekim krucijalnim konvencijama, na vlastito HNS konvencijom i važnom revizijom LLMC konvencije.⁸ I otada je imalo proći mnogo godina da bi Pravni odbor uspio dovesti stidljive i gotovo oklijevajuće pripravne radove do razine na kojoj je moguća meritorna rasprava, a ne tek plasiranje ideja...

Na 70. sjednici Pravnog odbora u proljeće 1994. godine, Njemačka, Nizozemska i Ujedinjeno Kraljevstvo podnijeli su zajednički dokument u kojem su istaknuli potrebu donošenja međunarodne konvencije o uklanjanju podrtina ne bi li se postigla uniformnost pravila u međunarodnim vodama. Podnositelji prijedloga smatrali su da takvo opredjeljenje odgovara ovlastima obalnih država po članku 221. Konvencije Ujedinjenih naroda o pravu mora (UNCLOS 1982.). Taj je prijedlog bio značajan korak naprijed jer je sadržavao i priložen Nacrt buduće konvencije.

U pripreme je - kao i u brojnim drugim slučajevima priprava važnih konvencija - uključen i Međunarodni pomorski odbor (Comité Maritime International, akronim CMI). Ta je organizacija svojim glasovitim odašiljanjem upitnika nastojala utvrditi stanje odredaba o uklanjanju podrtina u nacionalnim zakonodavstvima. Interesantno je pritom spomenuti da je u svom izvješću na 74. sjednici Pravnog odbora IMO-a CMI u zaključku ustvrdio nešto pomalo paradoksalno. Naime, CMI je prisnažio da su nacionalne odredbe o uklanjanju podrtina u teritorijalnim vodama u mnogim državama toliko slične da bi se rješenja iz teritorijalnih voda mogla bez velikih problema uključiti unutar domašaja buduće

⁷ V. Patrick Griggs: Draft Wreck Removal Convention (DWRC).

⁸ Potonje preguće rezultiralo je Protokolom na LLMC 1996. godine, dok je iste godine donesena i HNS konvencija.

konvencije.⁹ To je imalo značiti da je svojevrsna unifikacija na dijelu morskog područja koje prvotno i nije bilo nakanjeno biti uključeno u Konvenciju već bila izvršena! Pritom ne valja smetnuti s uma da su autori CMI-jeva podneska bez suzdržaja optirali za soluciju teritorijalnog domašaja buduće konvencije koja bi obuhvatila i teritorijalne vode država članica. Ta opcija branjena je statističkim podacima koji su donosili činjenicu da se većina uklanjanja podrtina događa u teritorijalnim morskim vodama. Naravno, CMI-jeva pregnuća uvijek probleme međunarodnih ugovora vide u globalizacijskoj vizuri, pa je ta statistika poslužila tek kao povod cjelovitog reguliranja uklanjanja podrtina.

Zbog zadanog opsega ovoga rada, nakanili smo prikazati temeljne institute kako su usvojeni u konačnoj verziji Konvencije. Na možebitne dileme oko pojedinih prihvaćenih rješenja osvrnut ćemo se komentirajući ih uz adoptirana rješenja.

TEMELJNI INSTITUTI KONVENCIJE O UKLANJANJU PODRTINA

Već u Preambuli Konvencija o uklanjanju podrtina ističe dvojaku opasnost koju predstavljaju neuklonjene podrtine: uz prijetnju pomorskoj plovidbi (a hazard to navigation) *expressis verbis* spominje se i opasnost kojoj je od podrtina izložen pomorski okoliš. Konvencija ističe kao svoj glavni cilj potrebu za donošenjem jednoobraznih međunarodnih pravila i postupaka za osiguranje brzog i učinkovitog uklanjanja podrtina te plaćanje odštete za nastupile troškove.

Geografska protega Konvencije

Konvencija upotrebljava inovacijsku sintagmu za vlastitu geografsku protegu. Prvi put u povijesti međunarodnih odštetnih ugovora rabi se izraz “područje konvencije” (Convention area), što u engleskom jeziku zvuči podosta “moderno”. Da bi došlo do primjene odredaba Konvencije, potrebno je utvrditi je li olupina o kojoj je izviješteno smještena unutar geografske protege Konvencije. A navedeno “područje Konvencije” obuhvaća samo isključivu gospodarsku zonu (Exclusive Economic Zone, akronim EEZ) ili, ako ona nije proglašena, područje

⁹ Griggs, id.

koje se nastavlja na teritorijalno more u stjeranju ne većem od 200 nautičkih milja od početnih crta od kojih se mjeri širina teritorijalnog mora.

Načelno se na uklanjanje podrtine koja se nalazi u teritorijalnom moru primjenjuje nacionalno pravo obalne države. To je u skladu s odredbama međunarodnog prava mora, budući da države za tu problematiku mogu odrediti primjenu svojeg domaćeg prava.

Međutim, Konvencija uvodi mogućnost da država članica proširi primjenu Konvencije na podrtine koje se nalaze na njenom teritoriju, uključujući teritorijalno more.¹⁰ Radi se o takozvanoj “opt-in” odredbi. Ta mogućnost bila je prisutna i u nacrtima sve do godine 2005. (LEG 90), kada je iščezla iz Nacrta. Zasluga za povratak opcije uključenja podrtina iz područja teritorijalnih voda u domašaj Konvencije pripada delegaciji Kanade.

Ovom autoru se čini posve logičnim održanje navedene opcije, poglavito s razloga što se podrtine koje mogu smetati plovidbi i štetiti pomorskom okolju vrlo često nalaze u teritorijalnim vodama.¹¹ Neko srednje rješenje pokušala je progurati delegacija Ujedinjenog Kraljevstva, koja je tražila da se državama članicama pruži mogućnost da u svojim teritorijalnim vodama primijene “one odredbe koje se odnose na odgovornost i naknadu štete”. Da je takvo rješenje prihvaćeno, zadao bi se težak udarac harmonizaciji međunarodnih odredaba. Ujedinjeno Kraljevstvo predlagalo je *pro domo sua*: željelo je održati vlastite nacionalne odredbe o uklanjanju podrtina u teritorijalnim vodama te im pridodati oblgatno osiguranje brodovlasnika.

Definicija podrtine

Definicija podrtina označuje:

- a) potonuli ili nasukani brod;
- b) svaki dio takvog broda, uključujući svaki predmet koji se nalazi ili se nalazio na takvom brodu;
- c) svaki predmet koji je nestao u moru s broda i koji je nasukan, potonuo ili plutajući; ili
- d) brod koji će ubrzo potonuti ili se nasukati (ili se to može razumno očekivati)

¹⁰ Članak 3., stavak 2. Konvencije.

¹¹ Usp. slično stanovište u Izvješću Pododbora za veze IMO-a, CMLA Annual General Meeting, 18. lipnja 2007.

i kada učinkovite mjere pomoći brodu ili imovini u opasnosti još nisu bile poduzete.¹²

Potonja situacija nastoji očuvati državni pravo da intervenira ako profesionalni spašavatelji ne postižu brzo uklanjanje podrtine.¹³ Pravni odbor bio je na oprezu u pogledu prava koje stječe spašavatelj koji djeluje, koja bi mogla učiniti svaku dodatnu državnu intervenciju potencijalno opasnom.

Olupine ratnih brodova i državnih nekomercijalnih brodova isključene su iz primjene Konvencije.

Takvu odredbu nalazimo u i članku 4. stavku 2. Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja brodskim pogonskim gorivom (Bunker konvencija). Istovjetnu odredbu nalazimo u i članku 4. stavku 4. Međunarodne konvencije o odgovornosti i naknadi štete u vezi s prijevozom opasnih i štetnih tvari morem (HNS konvencija).

Definicija opasnosti

U definiciji opasnosti zrcali se nakana tvoraca Konvencije da obuhvate kako prijetnje pomorskoj plovidbi, tako i prijetnje štetnim posljedicama pomorskom okolišu i obalnom području ili nekim srodnim (related) interesima jedne ili više država. Ti srodni interesi označuju izravnu pogođenost obalne države podrtinom ili prijetnju. Navedeni su primjerice (such as): pomorske obalne i lučke aktivnosti, s naznakom obuhvata ribolovnih aktivnosti. Mora se raditi o bitnim izvorima prihoda navedenih osoba.

Prvi se put u jednoj međunarodnoj odštetnoj konvenciji spominju i turističke atrakcije i drugi gospodarski interesi navedenog područja, potom zdravlje obalnog stanovništva i blagostanje područja, uključujući očuvanje pomorskih živih resursa, kao i priobalna i podvodna infrastruktura.

Prijavljivanje podrtine

U vremenskom slijedu događanja koje Konvencija relativno vjerno slijedi, prva aktivnost bit će dužnost prijavljivanja pogođenoj državi da je brod bio

¹² Članak 1., stavak 4. Konvencije.

¹³ V. Griggs, op. cit., str. 4.

uključen u pomorsku nezgodu koja je rezultirala podrtinom, i to bez odgađanja. Ta dužnost zapada zapovjednika broda i brodaru, a država članica čiju zastavu brod vije mora osigurati provođenje takve prijave. Tijekom pripremnih radova na Konvenciji, pojavilo se stanovište da bi dužnost prijavljivanja trebala biti proširena na upisanog vlasnika broda. Gotovo svi se komentatori slažu da je posve logična odredba koja tu dužnost nameće zapovjedniku i tvrtci koja je odgovorna za upravljanje brodom (brodaru). Uzgred budi rečeno, termin “affected state”, koji bismo hrvatski mogli prevesti “zahvaćena država”, može zvučati pomalo čudno, ali to je *terminus technicus* kojim se ta država definira kao ona u čijem se području Konvencije podrtina nalazi. CMI je sugerirao termin “obalna država” (coastal state), ali je to odbačeno, jer taj termin ima specifično značenje po važećem međunarodnom pravu.¹⁴

Konvencija navodi opis informacija koje moraju biti dostavljene zahvaćenoj državi kako bi ta država mogla utvrditi predstavlja li podrtina opasnost. Ovi podaci uključuju podatke o točnoj lokaciji podrtine, vrsti, veličini i konstrukciji podrtine, prirodi oštećenja te stanju podrtine, prirodi i količini tereta, posebno ako se radi o opasnim i štetnim tvarima te količini i vrsti ugljikovodika, uključujući i pogonsko gorivo koji se nalaze na podrtini.¹⁵

Po primitku ovih podataka, zahvaćena država procijenit će predstavlja li podrtina potencijalnu opasnost primjenjujući kriterije propisane Konvencijom. Ti kriteriji uzimaju u obzir: (a) vrstu, veličinu i konstrukciju podrtine, (b) dubinu mora na području gdje se podrtina nalazi, (c) razinu plimnog vala i strujne tijekove na području na kojem se podrtina nalazi, (d) posebno osjetljiva pomorska područja koja su identificirana ili određena kao takva u skladu sa smjernicama koje je usvojio IMO ili jasno definirane isključive gospodarske zone na kojima su usvojene posebne mandatore mjere u skladu s UN Konvencijom o pravu mora, (e) blizinu brodskih ili prometnih ruta, (f) gustoću i učestalost prometa, (g) vrstu prometa, (h) prirodu i količinu tereta podrtine, uključujući i iznose i vrste ugljikovodika na brodu, a posebno štetu koja može nastati ako teret bude rasut ili se ulje razlije u morski okoliš, (i) izloženost lučkih objekata, (j) dominirajuće meteorološke i hidrografske uvjete, (k) topografiju podmorja u području gdje se podrtina nalazi, (l) visinu podrtine iznad ili ispod površine vode pri najnižoj astronomskoj razini plime, (m) akustičke i magnetske profile podrtine, (n) blizinu offshore instalacija, cjevovoda, telekomunikacijskih kabe-

¹⁴ Griggs, op. cit., str. 2.

¹⁵ Članak 5. Konvencije.

la i sličnih struktura te (o) bilo koje druge okolnosti zbog kojih se uklanjanje podrtine može ukazati potrebnim.¹⁶

To iznimno opsežno nabrojanje svih posebnih parametara koje je zahvaćena država dužna razmotriti nakon prijavljivanja podrtine u njezinom teritorijalnom moru ukazuje nadasve na širinu rizika i potencijalnih opasnosti koji postoje u slučajevima pomorskih nezgoda te dalekosežnost mogućih posljedica.

Nakon što se locira nezgoda i nakon što se utvrdi da li potonuli ili nasukani brod biva obuhvaćen definicijom “wreck” po Konvenciji, člankom 8. stavkom 1. zahtijeva se od zahvaćene države da upozori pomorce i druge tangirane države o prirodi i mjestu podrtine. Napominjemo da je dovoljno da zahvaćena država postane svjesna prisutnosti podrtine unutar područja Konvencije da bi obveza upozoravanja drugih nastala. Pritom nije presudno je li zahvaćena država dobila prijavu zapovjednika ili brodarka broda. Sljedeći korak je utvrđivanje predstavlja li olupina opasnost za obalu zahvaćene države. Ako se utvrdi da opasnost postoji, tada nastaju mnogovrsne druge obveze i prava. Napominjemo da će, po definiciji opasnosti u Konvenciji, neposredna ili izgledna opasnost za plovidbu ili opasnost od izlivanja ugljikovodika predstavljati “opasnost” i potaknuti različita druga prava i obveze po odredbama Konvencije u kojoj je postojanje opasnosti pretpostavka.¹⁷

Ako, sukladno navedenom, zahvaćena država utvrdi da podrtina predstavlja opasnost, poduzet će sve razumne mjere kako bi podrtinu označila. To označivanje znači postavljanje oznaka koje su u skladu s usvojenim međunarodnim sustavom označivanja plutača koji se upotrebljava na mjestu na kojem se podrtina nalazi. Osim takvog označivanja, zahvaćena država dužna je objaviti detalje o svim oznakama, uključujući i objavljivanje u nautičkim publikacijama.¹⁸

Uklanjanje podrtine

Centralna djelatnost čitave Konvencije nazvana je pomalo neobičnim imenom: “mjere za olakšavanje uklanjanja podrtine”. Najvažnija odrednica u tim mjerama je obavještanje registra brodova i upisanog vlasnika podrtine o podrtini za koju je utvrđeno da predstavlja opasnost. Naime, obveza

¹⁶ Članak 6. Konvencije.

¹⁷ Griggs, op. cit., str. 4.

¹⁸ Članak 8. Konvencije.

uklanjanja podrtine pada upravo na upisanog vlasnika koji je dužan takvu podrtinu ukloniti. Štoviše, Konvencijom je nametnuta i obveza upisanog vlasnika da zahvaćenoj državi, odnosno njezinom ovlaštenom tijelu, preda dokaz o osiguranju ili financijskom instrumentu kojim se u skladu s člankom 12. Konvencije pokriva odgovornost u iznosu koji odgovara iznosu ograničenja odgovornosti prema mjerodavnom nacionalnom ili međunarodnom režimu ograničenja odgovornosti, s time da to pokriće ne prelazi iznos obračunan u skladu s odredbama LLMC-a.

Prije početka uklanjanja podrtine, zahvaćena država može odrediti uvjete takvog uklanjanja samo u onoj mjeri u kojoj je potrebno osigurati da se uklanjanje provodi na način koji je siguran za morski okoliš. No, čak i kad je postupak uklanjanja počeo, zahvaćena država ima pravo intervenirati u postupak uklanjanja kako bi se te mjere osiguranja i zaštiteorskog okoliša osigurale.

Zahvaćena država upisanom će vlasniku odrediti rok u kojem je dužan provesti i dovršiti uklanjanje podrtine. Ako upisani vlasnik, koji ima pravo ugovoriti uklanjanje podrtine s bilo kojim spašavateljem ili bilo kojom drugom osobom, ne ukloni podrtinu u roku koji je odredila zahvaćena država, ta država može sama izvršiti uklanjanje podrtine, uvijek, dakako, vodeći računa o tome da se to uklanjanje izvrši na način koji je siguran za morski okoliš.¹⁹

Ograničenje odgovornosti vlasnika

Upisani vlasnik bit će odgovoran za troškove lociranja, označivanja i uklanjanja podrtine.²⁰ Konvencija o uklanjanju podrtina uvodi obligatno osiguranje od odgovornosti za upisanog vlasnika broda veličine 300 tona, što predstavlja ulazni prag obligatnog osiguranja. Svjedodžba (certificate) koja potvrđuje pokriće osiguranja mora se izdati svakom brodu veličine od 300 tona naviše, a izdavatelj je nadležna služba države upisnika. I u ovoj Konvenciji²¹ postoji odredba da brod koji nije upisan u državi članici može ishoditi svjedodžbu od strane bilo koje države članice.

¹⁹ Detaljna prava i obveze upisanog vlasnika i zahvaćene države određeni su člankom 9. Konvencije.

²⁰ Iznimke od odgovornosti vlasnika određene su u člancima 10. i 11. Konvencije.

²¹ Iste odredbe možemo naći i u HNS konvenciji i u Bunker konvenciji.

Actio directa

Jedna od najvažnijih odredaba Konvencije jest mogućnost podnošenja izravne tužbe protiv osiguratelja upisanog vlasnika. Osiguratelj ima pravo na ograničenje odgovornosti, ono isto koje pripada vlasniku broda. Osiguratelju također ostaje na raspolaganju i prigovor "wilful misconduct", kao i svi prigovori kojima bi se mogao poslužiti i upisani vlasnik, osim prigovora stečaja i likvidacije. No on se neće moći poslužiti klauzulom iz osigurateljnog ugovora "pay to be paid". Posve je izvjesno da će zahvaćena država prvenstveno tužiti osiguratelja.

Pravo na povrat troškova uklanjanja gasi se ako u roku od tri godine od dana kada je utvrđena opasnost u skladu s Konvencijom nije podignuta tužba. Međutim, tužba se ni u kojem slučaju ne može podignuti ako je od dana pomorske nezgode koja je kao posljedicu imala nastanak podrtine proteklo više od šest godina.

Stupanje na snagu

Konvencija stupa na snagu u roku od dvanaest mjeseci nakon što je deset država potpisalo Konvenciju bez rezerve ili položilo instrumente o ratifikaciji. Taj relativno nizak prag stupanja Konvencije na snagu kao da eksplicitno svjedoči o želji njenih tvoraca da Konvencija o uklanjanju podrtina što prije stupi na snagu. Predmnijevamo da će tako i biti.

Konvencija je usvojena 18. svibnja 2007. i otvorena je za potpisivanje 19. studenog 2007.

REZOLUCIJE UZ KONVENCIJU

Diplomatska konferencija u Nairobiju usvojila je, uz donošenje Konvencije, i tri rezolucije.

Prva od njih, **Rezolucija** o izrazima zahvalnosti, zacijelo spada u kurtoazno priznanje Keniji na trudu oko organizacije toliko žuđene Diplomatske konferencije.

Rezolucija o svjedodžbama o obligatnom osiguranju po postojećim pomorskim konvencijama o ograničenju odgovornosti, uključujući Međunarodnu

konvenciju o uklanjanju podrtina, Nairobi 2007., potiče države članice IMO-a da osiguraju stupanje na snagu drugih konvencija o odgovornosti i naknadi štete, posebno HNS konvencije, Bunker konvencije i Protokola Atenske konvencije o prijevozu putnika i prtljage morem. Ova rezolucija također poziva IMO, osobito Pravni odbor, da razvije model jedinstvene svjedodžbe o osiguranju koju bi mogle izdati države članice u pogledu svakog broda i svih brodova po relevantnim konvencijama IMO-a o odgovornosti i naknadi štete, uključujući i Konvenciju o uklanjanju podrtina iz Nairobija.

Ideja o razvoju jedinstvene svjedodžbe prvi je put službeno zaživjela u IMO-vim dokumentima, što samo po sebi ukazuje na moguća nova pregnuća u tom važnom području osiguranja.

Rezolucija o poticanju tehničke suradnje i pomoći poziva države članice Konvencije, države članice IMO-a, druge odgovarajuće organizacije i pomorsku industriju da osiguraju financijsku i stvarnu podršku IMO-u za aktivnosti tehničke pomoći koje se odnose na usvajanje i učinkovitu implementaciju te Konvencije.

ZAKLJUČAK

Konvencija o uklanjanju podrtina imala je jednu od najdužih povijesti donošenja, ali su na koncu odredbe iskazale konsenzus koji je vladao na diplomatskoj konferenciji u Nairobiju u svibnju 2007.

Konvencija računa s visokim limitima ograničenja odgovornosti brodara po odredbama LLMC-a kako je izmijenjen i logično uravnovješuje prava i dužnosti zahvaćene države i države zastave.

Osobito je značajna široka definicija broda, koja uključuje svako pomorsko plovilo bilo koje vrste, uključujući i hidrokrlne brodove, aeroglisere, podvodna plovila, plutajuća plovila, plutajuće platforme, osim onih koje se nalaze na lokacijama na kojima se obavlja istraživanje, eksploatacija ili proizvodnja mineralnih resursa podmorja.

Konvencija ima nekoliko inovativnih odredbi. Tako se prvi puta u nekoj modernoj konvenciji spominje medijacija kao mogućnost rješavanja sporova između država članice koji nastanu u pogledu tumačenja ili primjene Konvencije. Također uvodi i neke inovativne nazive definicija, pa se tako uvodi pojam "Convention area" (područje Konvencije).

Važno je također spomenuti da upisani vlasnik neće odgovarati po Konvenciji o uklanjanju podrtina za troškove lociranja, označivanja i uklanjanja podrtine

ako je odgovornost za te troškove u sukobu s Međunarodnom konvencijom o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja ugljikovodicima, HNS konvencijom, Bunker konvencijom i Bečkim i Pariškim nuklearnim konvencijama, ako su te konvencije na snazi i ako se primjenjuju.

Svjetski pomorski spašavatelji pozdravili su usvajanje Konvencije o uklanjanju podrtina, posebno ističući da je glavni motiv za uklanjanje podrtina danas više briga za okoliš nego prijetnja sigurnosti plovidbe, a da je Konvencija pronašla izvrstan način da se o oba problema brine uravnoteženo.²²

Republika Hrvatska prije ili kasnije suočit će se s mogućnošću - ili čak potrebom...- prihvaćanja Konvencije o uklanjanju podrtina. U tom trenutku morat će preispitati opravdanost nekongruentnosti između nepostojanja instituta vađenja potonulih stvari u vlastitom zakonodavstvu i jasnog apstrofiranja postojanja, protege i značenja instituta u međunarodnom pravu. Ta diskrepancija možda i nije fatalna, ali ukazuje na nepotrebnu doktrinarnu površnost, koja - kako smo pokazali - nema korijen u hrvatskoj pomorskopravnoj zakonodavnoj tradiciji. Vraćanje nekoć prisutnih odredaba koje reguliraju specifičnost instituta vađenja potonulih stvari u Pomorski zakonik pridonijelo bi i lakšem odlučivanju o prihvaćanju nekih bitnih odrednica na kojima počiva nova Konvencija iz Nairobija.

²² <http://www.marinelink.com/Story/Salvors+Welcome+New+Nairobi+Wreck+Removal+Convention-207311.html>, parafraza iz citata predsjednika Međunarodne unije spašavatelja (International Salvage Union (ISU)) Hansa van Rooija.

Summary

Aleksandar Bravar *

**WRECK REMOVAL IN CROATIAN LAW AND
IN THE NAIROBI INTERNATIONAL CONVENTION
ON REMOVAL OF WRECKS**

In the first part of the paper the author criticizes the decision of the creators of the 2004 Maritime Code to eliminate wreck removal from the Code as an autonomus institute and subject it to the provisions governing salvage. Such decision has far-reaching consequences and is not in the tradition of the Croatian maritim legislation.

In the second part the author analyzes the provisions of the 2007 Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks.

Key words: wreck removal, Nairobi International Convention on removal of wrecks, Croatian Maritime Code

* Aleksandar Bravar, Ph. D., Professor, Faculty of Law, University of Zagreb, Trg maršala Tita 14, Zagreb