

**POMORSKOPRAVNI INSTITUT UKLANJANJA PODRTINA –
KONCEPCIJSKA RAZMATRANJA I KRITIKA
PRAVNOG UREĐENJA U HRVATSKOM POMORSKOM PRAVU**

Dr. sc. ADRIANA VINCENCA PADOVAN*

Dr. sc. VESNA SKORUPAN WOLFF**

UDK 347.799.2:240.13(497-5)

627.76:340.13(497.5)

Izvorni znanstveni članak

Primljeno: 5.10.2011.

Prihvaćeno za tisak: 16.11.2011.

Autorice elaboriraju odgovore na pitanja koncepcijske prirode vezane uz institut uklanjanja podrtina. Nakon, detaljne analize i tumačenja relevantnih pojmova, komparativnom metodom proučavaju se i uspoređuju instituti vađenja potonulih stvari, uklanjanja podrtina, spašavanja i nalaza stvari u moru. Posebno se izdvajaju i detaljno analiziraju elementi kongruentnosti, sličnosti i razlika ovih instituta s posebnim naglaskom na one elemente koji su ključni za odjelitost svakog od njih. Razrađuju se i problemi prisutni u pravnom uređenju uklanjanja podrtina u domaćem pozitivnom pravu. Ukazuje se na nedostatke u provedbi implementacije u domaće zakonodavstvo Međunarodne konvencije o uklanjanju podrtina.

Zaključuje se da je pogrešan pristup zakonodavca uređivanju materije uklanjanja podrtina u okviru odredbi o spašavanju. Ističe se da nedosljedna uporaba relevantnih pojmova u domaćem zakonu te izostanak brojnih ključnih odredbi za ovu materiju proizvodi nepotrebne terminološke probleme i ozbiljne pravne poteškoće.

Ključne riječi: podrtina, uklanjanje podrtina, spašavanje, vađenje potonulih stvari, nalaz stvari u moru, Međunarodna konvencija o uklanjanju podrtina, Pomorski zakonik.

* Dr. sc. Adriana Vincenca Padovan, asistentica, Jadranski zavod Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti, Frane Petrića 4, 10000 Zagreb, e-mail: avpadovan@hazu.hr.

** Dr. sc. Vesna Skorupan Wolff, viša znanstvena suradnica, Jadranski zavod Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti, Frane Petrića 4, 10000 Zagreb, e-mail: vesnas@hazu.hr.

1. UVOD

Pitanje podrtina i odnosa koji u vezi njih mogu nastati oduvijek je bilo predmetom pomorskog prava, od samih početaka njegovoga razvoja pa sve do današnjih dana. U prošlim vjekovima, kada se plovidba odvijala uglavnom uz obalu i kada su brodovi bili slabije konstrukcije te su često tonuli ili propadali na mjestima dostupnim za njihovo spašavanje ili vađenje, glavni pravni problem koji se odnosio na podrtine bilo je pitanje vlasništva.¹ U današnje vrijeme, odgovornost vlasnika podrtine za izvanugovorne štete i ograničenje vlasničkih prava uz proširenje javnih ovlasti obalne države da intervenira kod uklanjanja podrtine, najvažniji su problemi utemeljeni na razlozima sigurnosti plovidbe i zaštite morskog okoliša. Danas većina pomorskih zemalja predviđa određeni sustav pravila koja se odnose na postupanje s podrtinama, i to pretežito upravnopravne prirode, ali i imovinskopravne kad je riječ o pitanjima vlasništva i založnih prava na podrtinama, odgovornosti za štete koje mogu nastati u vezi s podrtinom ili njenim uklanjanjem, odgovornosti vlasnika podrtine za troškove njenog uklanjanja i sl. Ta pravila prije svega proizlaze iz interesa pomorskih država, tj. njihove odgovornosti i brige o očuvanju sigurnosti plovidbe te zaštiti morskog okoliša kad je riječ o plovnim putovima i morskim prostorima pod njihovom jurisdikcijom, odnosno o onim morskim prostorima u kojima obalne države imaju određena suverena prava. U tom kontekstu, načelno je primarna obveza vlasnika, a krajnja odgovornost obalne države da se podrtine lociraju, označe, izvade, uklone ili unište radi prevencije mogućih daljnjih pomorskih nezgoda. Problem napuštenih podrtina javlja se u mnogim dijelovima svijeta pa su obalne države u novije vrijeme općenito znatno postrožile svoje propise o uklanjanju podrtina,² a 2007. godine u Nairobiju je usvojena i Međunarodna konvencija o uklanjanju podrtina (dalje u tekstu WRC konvencija)³ u okviru Međunarodne pomorske organizacije (dalje u tekstu IMO).

Konkretno, stvarni problem koji leži u podlozi pomorskopravnog instituta uklanjanja podrtina jest česta pojava nastanka podrtina uslijed pomorskih nezgoda na

¹ Branko Jakaša, *Podrtine u pomorskom pravu, Zbornik za pomorsko pravo*, knjiga 6, Zagreb, 1967., str. 193.

² Edgar Gold, *GARD Handbook on P&I Insurance*, 5th Edition, Assuranceforeningen Gard-gjensidig, Arendal, 2002, str. 197.

³ WRC konvencija stupit će na snagu 12 mjeseci nakon što ju prihvati 10 država. Do 31.7.2011. WRC konvenciju su ratificirale 4 države (Indija, Iran, Nigerija i Palau) što predstavlja samo 1,21% svjetske tonaže. Izvor www.imo.org (stranica posjećena 30.9.2011.).

takvim mjestima u moru⁴ ili s takvim svojstvima⁵ da predstavljaju smetnju ili opasnost za sigurnost plovidbe, za okoliš, stanovništvo ili za gospodarske djelatnosti. Tada je u javnom interesu obalne države da se takva podrtina, tj. opasnost koju ona predstavlja, u razumnom roku na siguran način ukloni. Stoga većina obalnih država donosi posebne zakonske odredbe o javnim ovlastima nadležnih državnih tijela da interveniraju u takvim situacijama kako bi se opasne podrtine locirale, označile i na siguran način uklonile, tj. kako bi se uklonila opasnost koju one predstavljaju. Riječ je tada o tzv. *obveznom uklanjanju podrtine*, tj. o takvom uklanjanju podrtine koje se izvršava po naredbi i pod nadzorom obalne države ili pak koje izravno poduzima nadležno državno tijelo. Pri tome se javlja problem troškova takvih operacija koji mogu biti vrlo visoki. U pravilu bi vlasnik podrtine trebao izvršiti svoju obvezu uklanjanja podrtine i snositi troškove toga uklanjanja.⁶ Dakle, u pravilu vlasnik podrtine bi se po nalogu obalne države trebao pobrinuti za uklanjanje podrtine tako što će ugovoriti potrebne operacije s kvalificiranim izvođačem takvih radova (uobičajeno je to neki profesionalni spašavatelj) i podmiriti sve troškove takvih operacija. Međutim, nerijetko osobe koje imaju primarnu odgovornost za uklanjanje podrtine svoju obvezu pokušaju izbjeći. Stoga je u slučajevima kada podrtina ima neku preostalu tržišnu vrijednost uobičajeno da obalna država koja je uklonila podrtinu ili naredila njeno uklanjanje ima zakonsko pravo zaloga na podrtini, odnosno pravo prvenstva kod namirenja iz novčanih sredstava dobivenih prodajom podrtine, naravno u svrhu osiguranja tražbine za naknadu troškova uklanjanja. Važna inovacija koju donosi WRC konvencija u tom dijelu jest da ona predviđa obvezno osiguranje odgovornosti brodovlasnika za troškove lociranja, označavanja i uklanjanja podrtine uz pravo obalne države na izravnu tužbu za naknadu tih troškova protiv osiguratelja odgovornosti brodovlasnika.

Uklanjanje podrtina kao pomorskopравни институт treba razlikovati od instituta nalaza stvari ili prisvojenja stvari nađenih u moru i uzimanja u posjed takvih stvari koje su napuštene ili izgubljene, a potonule su, nasukane ili plutaju. Većina država zakonskim odredbama predviđa obvezu nalaznika da takve stvari preda u posjed

⁴ Npr. na plovnim putovima, u lukama, u blizini obala, ribljih uzgajališta, turističkih lokacija, platformi za eksploataciju morskih bogatstava, i sl.

⁵ Npr. teret koji se nalazi na ili u podrtini, količina broskog goriva koja se nalazi u podrtini, opasnost od požara ili eksplozije, itd.

⁶ Osim vlasnika podrtine, za uklanjanje potencijalno odgovaraju i druge osobe koje se mogu nalaziti u ulozi brodarka (npr. zakupoprimac, korisnik leasinga, hipotekarni vjerovnik ako iskorištava brod) ili pak one na koje je brodar delegirao neke svoje ovlasti upravljanja brodom (npr. poslovođa, kompanija i sl.). To će ovisiti o mjerodavnom pravu koje se konkretno primjenjuje na odnose iz uklanjanja podrtine.

nadležnom državnom tijelu uz pravo poštenog nalaznika na nagradu za njegov trud i napore te pravo na naknadu troškova koje je u vezi toga snosio. Uz to se zakonom uobičajeno propisuju određeni rokovi unutar kojih vlasnik pronađene stvari može tražiti njezin povrat u posjed, odnosno nakon čijeg proteka se smatra da stvar nema vlasnika (*res nullius*) ili pak da prelazi u vlasništvo obalne države, ili sl. Teoretski može doći i do preklapanja ovih pomorskopravnih instituta, tj. do situacije da se na isto činjenično stanje primjenjuju istodobno i pravila koja se odnose na uklanjanje podrtine, kao i pravila koja se odnose na nalaz ili prisvojenje stvari. Takav bismo slučaj primjerice imali kada bi se pronašla neka opasna podrtina čije porijeklo nije poznato, tj. za koju se ne zna kako je i zašto dospjela na mjesto na kojem je nađena, niti se može identificirati njezina vlasnika. U takvom slučaju u većini obalnih država uobičajeno bi bilo da temeljem zakonskih odredbi o nalazu stvari nalaznik ima dužnost nalaz podrtine prijaviti nadležnim javnim tijelima. Zatim bi temeljem zakonskih odredbi o uklanjanju podrtine nadležna javna tijela bila ovlaštena procijeniti je li riječ o opasnoj podrtini, pa ako jest narediti uklanjanje podrtine. Ako se vlasnik ne bi odazvao nalogu obalne države u propisanom roku, država bi sama poduzela uklanjanje podrtine. Ako bi k tome uklonjena podrtina, odnosno njeni ostaci imali kakvu preostalu tržišnu vrijednost, onda bi država imala pravo namiriti svoje troškove uklanjanja iz te vrijednosti. Teoretski, ako bi nakon toga namirenja ostalo još i viška vrijednosti, temeljem pravila o nalazu stvari poštenom bi se nalazniku iz te vrijednosti isplatila nagrada.

Uklanjanje podrtine treba razlikovati i od spašavanja. Polazi se od toga da je spašavanje poseban pomorskopравни institut koji uređuje imovinskopravne odnose između spašavatelja i vlasnika imovine koju je spašavatelj dobrovoljno spasio od opasnosti koja joj je prijetila na moru. Kod spašavanja, kad je riječ o specifičnom pomorskopravnom institutu, spašavatelj ima pravo na nagradu od vlasnika imovine koju je uspio spasiti, a ta nagrada ne može iznositi više od vrijednosti same spašene imovine (tradicionalni princip “bez uspjeha – nema nagrade”, tj. eng. “*no cure – no pay*”). Ovo je temeljno načelo spašavanja, poznato još od antičkih vremena, prisutno u međunarodnom običajnom pomorskom pravu (*lex maritima*) pa usvojeno i u modernim pomorskim zakonodavstvima. Po modernom pravu spašavanja kako je uređeno Konvencijom o spašavanju, London, 1989., spašavatelju pripada i pravo na posebnu naknadu za učinjene troškove u iznosu u kojem ona premašuje iznos nagrade za spašavanje, odnosno u punom iznosu kada nagrada izostane zbog neuspješnog spašavanja, i to ako je spašavanje pruženo u odnosu na brod, odnosno teret, koji su prijetili štetom okolišu. Osim nagrade i posebne naknade, pomorskopравни institut spašavanja podrazumijeva i specifičan režim odgovornosti spašavatelja za štetu nastalu u vezi spašavanja, kao i odgovornost broдача i ovlasti i dužnosti zapovjednika broда u vezi spašavanja kada je riječ o spašavanju broда.

Pravo na nagradu i posebnu naknadu te drugi pravni odnosi između spašavatelja i vlasnika spašavane imovine nastaju *ex lege* čim se ispune sve pretpostavke za postojanje spašavanja.⁷ Međutim, konvencijske odnosno zakonske odredbe o spašavanju dispozitivne su naravi pa ih stranke, tj. spašavatelj i vlasnik spašavane imovine mogu mijenjati ugovorom. Pomorskopравни институт spašavanja treba razlikovati od stvarnog, tj. faktičnog značenja pojma spašavanja na moru pod kojim se podrazumijeva svaka operacija pružanja pomoći i spašavanja imovine pa i ljudskih života izloženih opasnosti na moru, dakle svaka akcija usmjerena na očuvanje te imovine ili ljudskih života od opasnosti koja im prijete. Prema tome, operacije spašavanja u faktičnom smislu mogu biti u podlozi različitim pravnim odnosima, ugovornim i izvanugovornim, a ne nužno samo pomorskopravnom institutu spašavanja. Tipično, operacije koje su po svojoj faktičnoj prirodi spašavanje mogu biti u podlozi odnosa iz zajedničke havarije, odnosa iz osiguranja kad je riječ o osiguranikovim troškovima spašavanja, a mogu se poduzimati i u vezi nalaza stvari. Štoviše, isto ili slično činjenično stanje moglo bi biti u podlozi i instituta uklanjaња подртине i instituta spašavanja. Naime, stvarno ili faktično značenje pojma *uklanjanje* podrazumijeva poduzimanje mjera usmjerenih na to da se neki predmet makne s mjesta na kojem se do tada nalazio. Ta djelatnost, kada se odnosi na подртине, može u isto vrijeme biti skopčana s različitim vrstama operacija, pa tako može koincidirati i s operacijama *spašavanja* u stvarnom smislu. I obrnuto, operacije spašavanja gotovo uvijek će dovesti do toga da se predmet spašavanja ukloni s mjesta na kojemu se do tad nalazio, čime će se ujedno i eliminirati eventualna opasnost koju taj predmet predstavlja za sigurnost plovidbe ili za okoliš. Ako se predmet spašavanja ujedno može smatrati подртином u pravnom smislu, ali koja ima određenu tržišnu vrijednost, te ako se ispune i ostali uvjeti za postojanje pomorskopavnog instituta spašavanja, onda to znači da je uklanjaње подртине izvedeno kao tzv. spašavanje подртине. Tada se postavlja pitanje je li u konkretnom slučaju riječ o institutu uklanjaња подртине ili o institutu spašavanja. Smatramo da je za razlikovanje pravnih instituta spašava-

⁷ Pravo spašavatelja na nagradu za spašavanje postoji kad su ispunjene 4 pretpostavke: a) predmet spašavanja može biti samo određena vrsta imovine (brod, brodica, jahta, svaka naprava sposobna za plovidbu osim plutajućih i nepomičnih odobalnih objekata kad su na lokaciji uposljeni na istraživanje podmorja, iskorištavanju ili proizvodnji, te bilo koja druga imovina koja nije trajno i namjerno učvršćena uz obalu, uključujući vozarinu ako je izložena riziku); b) predmet spašavanja mora biti izložen opasnosti mora (ili unutarnjih plovnih putova); c) spašavatelj mora djelovati dobrovoljno s ciljem da ugroženu imovinu sačuva od opasnosti; d) spašavanje mora imati koristan rezultat, tj. nešto od imovine se mora uspješno sačuvati od opasnosti. Za opširniju teoretsko pravnu raspravu o spašavanju vidi John Reeder: *Brice on Maritime Law of Salvage*, 4th Edition, Sweet & Maxwell, London, 2003.; Francis D. Rose: *Kennedy and Rose Law of Salvage*, Sweet & Maxwell, London, 2009. Opširnije o spašavanju u domaćoj literaturi, vidi Drago Pavić: *Pomorsko imovinsko pravo*, Književni krug Split, 2006., str. 368. i dalje.

nja i uklanjanja podrtine odlučujući faktor primarni stvarni cilj poduzetih operacija. Ako je primarni cilj pružanje pomoći imovini koja je u opasnosti od gubitka ili oštećenja, riječ je o spašavanju, a ako je primarni cilj uklanjanje imovine i eliminiranje opasnosti koju ona predstavlja za okoliš ili sigurnost plovidbe, riječ je o uklanjanju podrtine. Za lakše razumijevanje razlike pojma opasnosti u kontekstu spašavanja i u kontekstu uklanjanja podrtine korisno je upozoriti na izvorne tekstove Konvencije o spašavanju, 1989. i WRC konvencije.

U domaćem pravu, pitanje uklanjanja podrtina tradicionalno je bilo regulirano pomorskim zakonodavstvom i to u okviru odredbi o tzv. *vađenju potonulih stvari*. Odredbe o vađenju potonulih stvari obuhvaćale su ujedno i pravila o nalazu, odnosno prisvojenju stvari u moru, prelasku potonule stvari u vlasništvo države te obveznog i dobrovoljnog uklanjanja podrtina. Tako je vađenje potonulih stvari bilo uređeno kao posebni pomorskopравни институт. U slučajevima kada je na iste odnose mogla u obzir doći primjena odredaba o spašavanju, onda su ove potonje imale prednost i isključivale su primjenu odredbi o vađenju potonulih stvari. Donošenjem novog Pomorskog zakonika iz 2004. godine⁸, ukinute su odredbe o vađenju potonulih stvari zbog navodne kongruentnosti toga instituta i modernog instituta spašavanja kakvog je iznjedrila Konvencija o spašavanju, London, 1989. i kakav je preuzet u domaće zakonodavstvo. Iz istog je razloga jedan dio odredbi o uklanjanju podrtina svrstan u glavu Pomorskog zakonika⁹ (dalje u tekstu PZ) koja se odnosi na spašavanje (Dio osmi, Glava II PZ-a), dok je drugi dio tih odredbi raspoređen po raznim dijelovima PZ-a, o čemu ćemo detaljnije raspravljati dalje u ovom članku. K tome su neke bitne odredbe o tzv. vađenju potonulih stvari potpuno izgubljene te danas imamo neželjene pravne praznine u pomorskom zakonodavstvu koje nas nužno vode do sasvim neprimjerenih pravnih rješenja.

Pomorskopравни институт uklanjanja podrtina, kako ga promatramo u ovom radu, podrazumijeva prije svega obvezno i interventno uklanjanje podrtina koje se vezuje uz opasne podrtine i radnje koje se poduzimaju primarno u interesu zaštite okoliša, sigurnosti plovidbe i drugih povezanih interesa, znači, u cilju sprječavanja, smanjenja ili otklanjanja opasnosti prouzročenih podrtinama. One se poduzimaju po nalogu javnih vlasti i usmjerene su na zaštitu općih interesa. Cilj je ovoga rada dokazati da je uklanjanje podrtina potrebno promatrati kao zasebni pomorskopравни институт koji se u domaćem pravu tradicionalno profilirao u kontekstu šireg pojma vađenja potonulih stvari i koji je kao takav uvijek imao svoju specifičnu razliku (*differentia specifica*). Ukazat ćemo na to da je ukidanje instituta vađenja

⁸ Narodne novine br. 181/2004.

⁹ Narodne novine, br. 181/2004, 76/2007, 146/2008., 61/2011.

potonulih stvari i njegovo navodno izjednačavanje sa spašavanjem bio pogrešan pristup koji je doveo do toga da u domaćem pomorskopravnom zakonodavstvu imamo zbrku pojmova i pravne praznine te nam se nameću krajnje nelogična i neprimjerena pravna rješenja u pitanjima uklanjanja podrtina, vađenja potonulih stvari i spašavanja. Nastojat ćemo razjasniti bitne razlike između pravnih instituta uklanjanja podrtina, spašavanja te vađenja potonulih stvari kako smo taj institut tradicionalno poimali u domaćem pravu. Analizirat ćemo i razloge zbog kojih ponekad dolazi do njihova preklapanja koje može dovesti do pogrešnog tumačenja. Ovaj je rad zamišljen kao prvi dio rasprave u kojem ćemo se usredotočiti pretežno na neka konceptualna pitanja i probleme te kritiku pravnog uređenja uklanjanja podrtina u hrvatskom pomorskom pravu, dok ćemo u zasebnom radu, koji ćemo objaviti kao drugi dio iste rasprave, pružiti komparativnu analizu pomorskopavnog instituta uklanjanja podrtina te dati konkretne prijedloge *de lege ferenda* za poboljšanje odnosnih pravnih rješenja u hrvatskom PZ-u.

2. O POJMU PODRTINA

2.1. Načelna razmatranja o pojmu podrtina

U suvremenoj pomorskopravnoj teoriji i praksi za pravno značenje i tumačenje pojma *podrtina* može biti relevantno niz pitanja: vrsta stvari, stanje u kojem se stvar nalazi, starost stvari, specijalna (kulturna, arheološka ili vojna) obilježja stvari, vrsta i stupanj opasnosti koju stvar predstavlja, mjesto od kuda je stvar potekla, odnosno kako se našla u moru, morski prostor u kojem se stvar nalazi, odnos vlasnika prema toj stvari, cilj i stvarna priroda interventnih operacija poduzetih u odnosu na tu stvar, i sl. Tako se u poredbenom pomorskom pravu sam pojam podrtina definira na različite načine. Na razini međunarodnog pomorskog prava pojam podrtine po prvi je puta unificiran usvajanjem WRC konvencije. Ipak, treba imati u vidu da pojam podrtine u okviru WRC konvencije ima specifično značenje vezano uz kontekst posebnog pravnog područja koje ta konvencija unificira, a to je obvezno interventno uklanjanje opasnih podrtina nastalih uslijed pomorskih nesreća brodova (ili drugih plovila). Prema tome, nije isključeno da se u pojedinim nacionalnim pravima i nadalje zadrži šira definicija podrtine kada je riječ o kontekstu izvan onog unificiranog WRC konvencijom, npr. o neobveznom uklanjanju podrtina, vađenju potonulih stvari, nalazu stvari u moru, itd.

U nastavku ćemo analizirati koji aspekti mogu biti relevantni za pravno poimanje podrtine.

2.1.a. Vrsta predmeta

U poredbenom pravu, ali i u okviru istog pravnog sustava ovisno o pravnom institutu primjenjivom na određeni odnos, pojam podrtina može se odnositi samo na potonule ili nasukane brodove i druge plovne objekte, može uključivati i samo dijelove brodova, ili sve što se na unesrećenom brodu nalazi ili je s njega poteklo, kao što je teret ili gorivo, ili pak može obuhvaćati različite stvari koje se nađu u moru bez obzira od kuda su one potekle (pali zrakoplov, odbačene stvari s kopna, stvari koje je more donijelo, a ne zna se od kuda su potekle, itd.). Tako je npr. u domaćem pravu stvarno obično značenje pojma podrtina tradicionalno uvjetovalo i pravno poimanje pojma podrtina te ga je ograničavalo samo na brodove i druge plovne objekte koji su izgubili to svoje specifično svojstvo. S druge strane u anglosaksonskim pomorskopravnim sustavima pojam podrtina ima puno šire značenje koje tradicionalno obuhvaća i svaku stvar koja je izbačena s broda, zatim svaku stvar koja pluta ili je nasukana, potonula ili napuštena.

2.1.b. Stanje u kojem se stvar nalazi

U određivanju značenja podrtine može se postaviti pitanje je li bitno da stvar bude u nekom posebno lošem stanju da bi se smatrala podrtinom, te ako je odgovor na to pitanje potvrđan gdje je ta granica kada se neka stvar može smatrati podrtinom s obzirom na stanje u kojem se nalazi. U nekim pravima, kao što je npr. nekad bio slučaj s našim domaćim pravom, podrtinom se može smatrati samo plovni objekt koji je u takvom stanju da je izgubio to svoje specifično svojstvo. Tada se postavlja pitanje kada se smatra da je plovni objekt izgubio to svoje svojstvo. Je li granica apsolutni gubitak toga svojstva ili je pak dovoljno da je stvar izgubila sposobnost plovidbe ili plutanja? U prijašnjem domaćem pravu stav je bio da gubitak svojstva plovnog objekta ne smije biti apsolutan, već da stvar da bi se smatrala podrtinom mora zadržati, bar u glavnim tj. osnovnim tehničkim karakteristikama, bitne elemente plovnog objekta. Gubitak svojstva plovnog objekta u tom smislu se tumačio kao gubitak sposobnosti za plovidbu i to takav gubitak sposobnosti za plovidbu koji je nepopravljiv ili se pak može otkloniti samo uz vrlo velike troškove koji su neisplativi. No pitanje granice između plovnog objekta i podrtine nije bilo izričito zakonski definirano, već se ta stvar morala rješavati pojedinačno od slučaja do slučaja kao faktično pitanje.¹⁰ S druge strane, u nekim pravnim sustavima koji šire definiraju podrtinu, stanje u kojem se stvar nalazi nije relevantno, već je npr. dovoljno da je stvar napuštena, da je nađena nasukana, potonula ili ostavljena da pluta.

¹⁰ JAKAŠA, op.cit. bilj. 1, str. 197-200.

2.1.c. Starost stvari

Poznato je da pod morem ima puno vrijednih povijesnih i arheoloških predmeta koji su kao takvi zaštićeni jer se smatraju nacionalnom ili svjetskom kulturnom baštinom. Takve predmete, iako se najčešće uklapaju u definiciju podrtina, potrebno je izuzeti iz općeg režima uklanjanja podrtina. Oni su uglavnom predmet posebnog pravnog uređenja koje je usmjereno na njihovu zaštitu i očuvanje. U tom se smislu javlja problem definiranja pravne razlike između podrtina u širem smislu i povijesnih podrtina, tj. podvodne kulturne baštine. Najčešće se kao pravno rješenje uzima starost predmeta, točnije propisuje se koliko je vremena potrebno da podrtina bude u moru kako bi se mogla smatrati kulturnom baštinom. Tako npr. Konvencija o zaštiti podvodne kulturne baštine¹¹ (dalje u tekstu UNESCO konvencija) svojstvo podvodne kulturne baštine određuje ovisno o *starosti predmeta nađenih u moru*, pa tu spadaju svi relevantni ostaci koji su pod morem barem 100 godina. Dakle, u tom smislu starost predmeta je kriterij za razlikovanje pojma podvodne kulturne baštine od pojma podrtina u širem smislu.

2.1.d. Specijalna obilježja stvari

Neka specijalna obilježja podrtina također mogu biti relevantna, međutim, samo ako potpadaju pod poseban pravni režim. Posebnu zaštitu uživaju već spomenuta podvodna kulturna baština, koja zahtijeva poseban tretman i pravnu zaštitu u pogledu njezine povijesne i kulturne vrijednosti, te imovina od vojnog značaja. Tako npr. hrvatski PZ respektira interese zaštite kulturnih dobara, te imovine koja ima vojnu važnost, a time su u postupak njihovog uklanjanja uključena i nadležna tijela za te vrste poslova, ministarstvo nadležno za poslove kulture, odnosno ministarstvo nadležno za poslove obrane. Podvodna kulturna baština potpada pod posebnu reglamentaciju. Nadalje, spomenuta UNESCO konvencija instrument je koji izravno štiti i uređuje postupanje s podvodnom kulturnom baštinom u skladu s međunarodnim pravom i praksom.¹² U svezi toga otvoreno pitanje je kako ukloniti opasne podrtine, a da se pri tome sačuva njihova povijesna i kulturna vrijednost. Dakle, u kompeticiji se mogu naći različite reglamentacije, s jedne strane ona kojom se jasno ocrtavaju interes da se takve podrtine zadrže, tj. sačuvaju *in situ* i s druge strane posebna reglamentacija koja propisuje obvezno uklanjanje opasnih podrtina. Najčešće opasnost prijeti od pogonskog goriva zaostalog u potonulim brodovima te municije i drugog

¹¹ Konvencija je stupila na snagu 2. siječnja 2009. Republika Hrvatska ratificirala je Konvenciju 1. prosinca 2004. godine. Konvencija o zaštiti podvodne kulturne baštine objavljena je u Narodne novine, Međunarodni ugovori br. 10/2004.

¹² U domaćoj pravnoj literaturi o ovoj Konvenciji više u radu: Trpimir M. Šošić, Konvencija UNESCO-a o zaštiti podvodne kulturne baštine i jurisdikcija država u Jadranskom moru, *Poredbeno pomorsko pravo – Comparative Maritime Law*, god. 49 (2010) br. 164, str. 101-138.

opasnog tereta.¹³ Otvoreni problem je i zaštita povijesnih podrtina iz novije povijesti, primjerice onih koje potječu iz II. svjetskog rata koje ne ulaze u polje primjene UNESCO konvencije jer nisu stariji od 100 godina.¹⁴ Međutim, detaljnija analiza ovdje navedenih pitanja trebala bi biti predmetom posebne diskusije, te je izvan dosega ovog rada u čijem fokusu je interventno uklanjanje podrtina nastalih kao posljedica pomorske nezgode.

2.1.e. Opasnost

Za značenje i tumačenje pojma podrtina može biti relevantna vrsta i stupanj *opasnosti* koju stvar predstavlja. Naime, potonuli ili nasukani brod, ili brod koji još pluta ali za koji se može očekivati da će se uskoro nasukati ili potonuti ili pak dijelovi takvog broda, ili teret koji se na njemu nalazi ili je s njega potekao, često mogu predstavljati opasnost za sigurnost plovidbe, za okoliš, za zdravlje ljudi, itd. Pri tome podrtina može predstavljati opasnost zbog samih svojih svojstava, npr. ako je riječ o brodu koji prevozi teret koji može biti štetan ili opasan za okoliš, ili ako postoji opasnost od izlivanja brodskog goriva, i sl. Ona može predstavljati opasnost ili postati opasna i zbog lokacije na kojoj se nalazi, osobito ako je opstrukcija na plovnom putu. Upravo će postojanje takve opasnosti i stupanj te opasnosti biti relevantni za svrstavanje podrtine u režim obveznog uklanjanja podrtine, tj. takvog uklanjanja koje se poduzima po naredbi ili pod nadzorom javnih vlasti, odnosno koje obalna država izravno poduzima. Ovdje je bitno razlikovati pojam opasnost u kontekstu uklanjanja podrtina u odnosu na pojam opasnosti u kontekstu spašavanja. Tako Konvencija o spašavanju, 1989. kao uvjet za postojanje odnosa iz spašavanja predviđa da imovina koja je predmet spašavanja mora biti u opasnosti (eng. *danger*). S druge strane, u kontekstu obveznog uklanjanja podrtine po WRC konvenciji relevantno je da imovina koja se smatra podrtinom predstavlja opasnost (eng. *hazard*) za sigurnost plovidbe i/ili za okoliš.

I u pozitivnom se domaćem pravu opasnost respektira kao relevantna činjenica kad je riječ o podrtinama. Naime, sukladno PZ-u u pravilu se omogućuje vlasniku da u primjerenom roku ukloni brod ili drugu imovinu koji predstavljaju opasnost za plovidbu, iskorištavanje prirodnih bogatstava mora ili za onečišćenje okoliša (PZ, čl. 785. st. 1.).

¹³ O problemu povijesnih podrtina i njihovoj istodobnoj opasnosti opširnije: Sarah Dromgoole, Craig Forrest, *The Nairobi Wreck Removal Convention 2007 and hazardous historic shipwrecks*, *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, (2011), part 1, str. 92-122.

¹⁴ Prema podacima iz literature, tijekom 2005. godine širom svijeta uklonjeno je 8.569 opasnih podrtina koje su potencijalno predstavljale opasnost za onečišćenje mora uljem, od toga čak 75% uklonjenih podrtina potječe iz II svjetskog rata: J Michel, T Gilbert, J Waldron, CT Blocksidge, DS Etkin and R Urban, *Potentially Polluting Wrecks in Marine Waters, An Issue Paper Prepared for the 2005 International Oil Spill Conference*, 5, www.iosc.org/docs/iosc_issue_2005.pdf., prema DROMGOOLE – FORREST, op. cit. u bilj. 13.

Međutim ako je stupanj opasnosti veći, kapetanija će naložiti da se oštećeni, nasukani ili potopljeni plovni objekt bez odlaganja ukloni s plovnog puta (PZ, čl. 65. st. 1.). Ukoliko brod ili druga imovina predstavljaju neposrednu opasnost kapetanija može bez prethodnog rješenja odlučiti o poduzimanju uklanjanja (PZ, čl. 785. st. 3.). Posljednjom novelom PZ-a iz 2011. i u čl. 171. ponavlja se opisano ovlaštenje kapetanije. Dakle, u tom smislu, ingerencija pomorskih upravnih organa u intervencijama uklanjanja podrtina ovisi o postojanju određenih vrsta opasnosti koje te podrtine predstavljaju, te štoviše, ta ingerencija raste što je stupanj opasnosti veći.

2.1.f. Odnos vlasnika prema stvari

Gubitak prava vlasništva ne utječe na stvarno i pravno obilježje neke stvari kao podrtine u smislu njezinih atributa podrtine. Međutim, za interventne mjere postupanja s podrtinom, a poglavito imovinskopravne odnose, relevantan može biti *odnos vlasnika* prema stvari koja se ima smatrati podrtinom. Važno je pojasniti kako prestaje pravo vlasništva na podrtini, osobito kada je riječ o brodu. Relevantna pitanja su koje pravne posljedice stvara činjenica propasti broda te posebno pitanje odricanja od vlasništva na brodu kada je brod postao podrtina. Nadalje, moguće je i pitanje utjecaja napuštanja stvari od strane njezinog vlasnika.

Propast broda jedan je od načina prestanka prava vlasništva na brodu. Upravo je to specifično za podrtine. Prema našem pravu pravo vlasništva na brodu formalno se može izgubiti samo kada se brod zbog propasti briše iz upisnika. To je rezultat pravila da upis stvarnih prava u odgovarajući registar pomorskih objekata ima konstitutivno značenje kako za nastanak i promjenu tako i za prestanak tih prava. Također, odreknuće od prava vlasništva može predstavljati jedan od načina prestanka vlasništva na brodu. I u tom slučaju pravo vlasništva prestaje tek kada na temelju očitovanja o odricanju od vlasništva, danog u obliku isprave prikladne za upis u upisnik brodova, to pravo bude izbrisano iz upisnika.

Pozitivni PZ više ne sadrži presumpciju da je vlasnik iskazao svoju volju odricanja od vlasništva ako stvar ne izvadi iz mora u zakonom propisanom roku koji teče od dana kada je stvar potonula. Dakle u tom slučaju, u ranijem zakonodavstvu odstupalo se od načela konstitutivnosti upisa, pa je dolazilo do stjecanja vlasništva u korist države koja bi postala vlasnik i prestanka prava bivšeg vlasnika na potonulim brodovima ako su ta prava stečena, odnosno prestala zbog propusta da se brod izvadi u propisanom roku. Derogiranje te odredbe u domaćem pravu može se izložiti kritici.¹⁵

¹⁵ O problemima vezanim uz presumpciju gubitka prava vlasništva na potonuloj stvari / podrtini, utjecaju činjenice da je vlasnik stvari nepoznat ili je poznat, ali očito izbjegava svoju obvezu uklanjanja opasne podrtine, ili slučaju odustajanja ili prekidanja započetog vađenja potonule stvari / uklanjanja podrtine, opširnije *infra t. 3.2.*

Važno je da prestanak prava vlasništva ne dovodi do prestanka odgovornosti za obveze nastale prije propasti stvari odnosno odreknuća od vlasništva. U kontekstu interventnog uklanjanja podrtina to je konkretno nastala obveza plaćanja naknade za troškove naređenog uklanjanja podrtine ili troškove lociranja, obilježavanja i druge nastale troškove.¹⁶

Važno je naglasiti da faktično napuštanje broda ili pasivnost vlasnika u smislu nebrige za brod, njegovo ostavljanje da pluta, bude nasukan, potopljen, te drugi oblici nepoduzimanja pomoći odnosno mjera uklanjanja sami po sebi ne mogu imati pravni učinak napuštanja broda u smislu odricanja od vlasništva. Štoviše, takvo ponašanje vlasnika državna uprava će u pravilu sankcionirati i prekršajno ako oštećeni, nasukani ili potopljeni plovni objekt ometa ili ugrožava sigurnost plovidbe ili predstavlja opasnost od onečišćenja.

Prema tome, vlasnik ne može napustiti podrtinu s ciljem da se oslobodi odgovornosti prema državnoj upravi za njeno uklanjanje, štoviše on je odgovoran i trećim osobama za štetu koju podrtina prouzroči prije nego što bude uklonjena.

U ovom kontekstu posebno značenje ima institut napuštaja (abandona) podrtine u korist osiguratelja, odnosno prelaska vlasništva na podrtini s osiguranika na osiguratelja, a u vezi isplate štete iz osiguranja temeljem izvedenog potpunog gubitka. O tome ćemo detaljnije izlagati niže u tekstu u okviru analize osigurateljnih aspekata odjelitosti instituta uklanjanja podrtine i spašavanja.¹⁷

2.1.g. Cilj operacija

Za samo određivanje pojma *podrtina* važan je *cilj operacija* koje se poduzimaju. Cilj operacija može biti pomoć imovini izloženoj opasnosti na moru, njezino očuvanje, u kojem slučaju nije riječ o uklanjanju podrtine, već o spašavanju. S druge strane, primarna svrha operacija može biti uklanjanje opasnosti koju podrtina predstavlja, znači, svake okolnosti ili prijetnje koja dovodi u opasnost ili ometa plovidbu, ili od koje se mogu očekivati štetne posljedice za morski okoliš, obalu, pomorsku

¹⁶ Nesumnjivo, pravno su relevantna pitanja i odgovornosti za druge izvanugovorne i ugovorne obveze u vezi podrtine, međutim ne ulaze u opseg istraživanja koji se provodi u ovom radu. Posebna tema u okviru imovinskopravnog aspekta postupanja s podrtinom bila bi i uređenje prava zaloga i retencije na podrtini koje bi imala osoba koja je uklonila podrtinu radi osiguranja naknade troškova uklanjanja i čuvanja stvari. PZ bi trebao sadržati i posebnu normu kojom bi se propisalo da su tražbine za troškove nastale zbog uklanjanja podrtine osigurane pomorskim privilegijima. To znači da bi izričito trebalo propisati da pomorski privilegiji postoje i za tražbine nadležnog tijela za naređeno i izvršeno uklanjanje podrtine. Posredno, ove tražbine su i sada osigurane pomorskim privilegijem jer naš zakonodavac (pogrešno) ove radnje naziva spašavanjem i primjenjuju se propisi o pomorskim privilegijima koji osiguravaju tražbine s naslova nagrade za spašavanje broda.

¹⁷ Opširnije *infra*, t. 3.3.i.

djelatnost, turističke znamenitosti, zdravlje obalnog stanovništva, odobalnu i podvodnu infrastrukturu. Tada je riječ o uklanjanju podrtine.¹⁸ Osim toga, ukoliko se nakon pomorske nezgode ne poduzmu učinkovite mjere pomoći brodu ili drugoj imovini koja je izložena opasnosti na moru, tj. mjere spašavanja, to će dovesti do toga da se takav brod ili imovina imaju smatrati podrtinom.

2.1.h. Stvarna priroda operacija

Stvarna priroda operacija postupanja s podrtinom može biti različita. To mogu biti mjere odsukivanja, podizanja na površinu, tegljenje, osvjetljivanje i sl., kada se u stvari radi o operacijama koje su po svojoj stvarnoj prirodi mjere spašavanja. Međutim, kod uklanjanja podrtine često se poduzimaju operacije rezanja, potapanja, zapaljivanja, bombardiranja, odvoza na otpad, tegljenje broda u rezalište ili bilo koje druge mjere uklanjanja, pa čak i pod cijenu potpunog uništenja stvari. Dakle, konkretna tehnologija postupanja s podrtinom tj. njenoga uklanjanja činjenično je pitanje koje ne utječe na pravno poimanje podrtine. Ipak, zbog sličnosti činjeničnog stanja koje može biti podloga i za odnose vezane uz postupanje s podrtinom kao i za odnose iz spašavanja na moru, može doći do zabune u tumačenju i razlikovanju odnosnih pravnih instituta uklanjanja podrtine i spašavanja.

2.1.i. Lokacija

U međunarodnom pravu *morski prostori podvrgnuti su različitim pravnim režimima*, a prava i obveze država u svezi s predmetima nađenim u moru ovise o mjestu i pravnom režimu prostora. Postoje, dakle, norme javnopravne prirode kojima se uređuju javnopravne ovlasti država u postupanju s nasukanim, potonulim i napuštenim stvarima ili stvarima koje su ostavljene da plutaju u moru ili pak drugim stvarima koje se nađu u moru. Posebno je pitanje međunarodnog prava dokle sežu ovlasti obalnih država da interveniraju uklanjanjem podrtine, osobito kad je riječ o morskim prostorima izvan unutrašnjih voda i teritorijalnog mora. Konvencija Ujedinjenih naroda o pravu mora, Montego Bay, 1982. (u nastavku UNCLOS) nije izričito adresirala to pitanje, ali je nizom odredbi adresirala pitanje ovlasti država u zaštiti morskog okoliša i sigurnosti plovidbe u teritorijalnom moru i gospodarskom pojasu.¹⁹ Odražavajući već postojeće međunarodno običajno pravo prema kojem je obalna država ovlaštena poduzeti mjere kako bi zaštitila svoje interese od opasnosti koje potječu iz teritorijalnog mora, pa i iz morskih prostora izvan teritorijalnog mora, te potvrđujući

¹⁸ O odnosu spašavanja i uklanjanja podrtina opširnije *infra*, t. 3.3.

¹⁹ Opširnije vidi DROMGOOLE – FORREST, op.cit. u bilj. 13, str. 95-100.

prava država proizašlih iz Konvencije o intervenciji²⁰, UNCLOS u čl. 221. st. 1. Dijela XII o zaštiti i očuvanju morskog okoliša propisuje: “Ništa u ovome dijelu ne dira u pravo koje države imaju po međunarodnom pravu, kako običajnom tako i ugovornom, da poduzimaju i provode mjere izvan teritorijalnog mora, koje su u razmjeru sa stvarnom štetom ili s opasnošću od štete, radi zaštite njihove obale ili interesa povezanih s obalom, uključujući ribolov, od onečišćenja ili opasnosti od onečišćenja koje nastaju uslijed pomorske nesreće ili radnji vezanih uz takvu nesreću, kada se razumno može očekivati da će to onečišćenje uzrokovati štetne posljedice.”

Za temu ovog rada osobito je relevantna WRC konvencija koja pruža pravni okvir državama strankama za brzo i učinkovito uklanjanje podrina smještenih izvan područja u kojima obalna država ima punu nadležnost, tj. izvan unutrašnjih voda i teritorijalnog mora. *Konvencijsko područje* kao inovativni pojam definira u stvari teritorijalno polje primjene WRC konvencije, a to je gospodarski pojas države stranke ustanovljen u skladu s međunarodnim pravom.²¹ Za države stranke WRC konvencije koje nisu ustanovile gospodarski pojas, to je područje izvan njezinog teritorijalnog mora i uz njega, a koje ne može biti šire od 200 morskih milja od polaznih crta od kojih se mjeri širina teritorijalnog mora. U skladu s međunarodnim pravom mora, Republika Hrvatska je 3. listopada 2003. godine proglasila zaštićeni ekološko-ribolovni pojas (ZERP)²² koji joj osigurava neka suverena prava inače karakteristična za

²⁰ Misli se na Međunarodnu konvenciju o intervenciji na otvorenom moru u slučaju nezgode koja uzrokuje ili bi mogla uzrokovati onečišćenje naftom, London, 1969. s Protokolom iz 1973. Navedena konvencija je usvojena istovremeno kada i CLC 1969. Obje su te konvencije bile reakcija međunarodne zajednice na nesreću tankera *Torrey Canyon* (1967.). Konkretno, Konvencija o intervenciji legalizirala je intervenciju država u odnosu na trgovačke brodove dok se nalaze na otvorenom moru, a predstavljaju opasnost ili prijete onečišćenjem morskog okoliša uljem koje bi se moglo proširiti na teritorijalno more ili drugo područje pod nadležnošću intervenirajuće države. Intervencija se može sastojati u različitim aktivnostima prevencije ili smanjenja posljedica izlivanja nafte s brodova prouzročene pomorskom nezgodom, a među njima je i krajnja mogućnost potpunog uništenja broda zapaljenjem ili bombardiranjem. Člankom I Konvencije o intervenciji propisano je da država stranka može poduzeti mjere na otvorenom moru koje su nužne za sprečavanje, ublažavanje ili uklanjanje neposredne i teške opasnosti za njenu obalu, zbog onečišćenja ili prijetnje onečišćenjem mora uljem prouzročene pomorskom nezgodom ili radnjama poduzetim u vezi te nezgode, za koje je razumno očekivati da će rezultirati teškim štetnim posljedicama. Naknadno je Protokolom iz 1973. godine opseg primjene Konvencije o intervenciji proširen na slučajeve u kojima se radi o onečišćenju morskog okoliša i drugim tvarima koje mogu predstavljati opasnost za ljudsko zdravlje, morska i druga prirodna bogatstva, ili mogu na drugi način ometati zakonito iskorištavanje mora.

²¹ Do sada su u svijetu 122 države proglasile gospodarski pojas širok 200 milja (računajući od polazne crte od koje se mjeri širina teritorijalnog mora pa je zapravo širok 188 milja), a ribolovnu zonu 14 država (uz to valja imati na umu da je 7 država proglasilo teritorijalno more preko granice 12 milja, najčešće široko 200 milja), Vesna Barić Punda, Davorin Rudolf ml., *Pravo mora, dokumenti, mišljenja znanstvenika, komentari*, Pravni fakultet, Split, 2007., str. 367.

²² Odluka o proširenju jurisdikcije Republike Hrvatske na Jadranskom moru, Narodne novine br. 157/2003, 77/2004, 138/2006 i 31/2008.

gospodarski pojas. Slijedom toga, prema WRC konvenciji hrvatski bi ZERP bio područje njezine teritorijalne primjene.²³ Osim što se primjenjuje na gospodarski pojas obalne države, WRC konvencija uključuje fakultativnu klauzulu (WRC konvencija, čl. 3 st. 2. i 3.) koja omogućuje državama strankama da prošire primjenu te konvencije na podrtine smještene unutar njezinog područja, uključujući teritorijalno more. Važnost opcije proširenja primjene WRC konvencije leži u činjenici da se najveći broj podrtina nalazi upravo u teritorijalnom moru. Notifikacija države stranke o primjeni WRC konvencije na podrtine smještene unutar njezinog područja, uključujući teritorijalno more, ne utječe na njezina prava i obveze u poduzimanju drugih mjera u vezi podrtina smještenih na tom području. Radi se o mjerama koje su različite od lociranja, označavanja i uklanjaња podrtine sukladno WRC konvenciji.²⁴ Ovakvo rješenje, točnije opcija primjene WRC konvencije na teritorijalno more države članice, dobrodošla je za proces harmonizacije ovog složenog pomorskopavnog instituta u različitim nacionalnim pravima.

2.2. Pojam podrtina u ranijem domaćem pravu i u nekim poredbenim pravnim sustavima

Pojam podrtina u ranijem domaćem pomorskom pravu nije bio zakonski definiran. U starijoj domaćoj pomorskopravnoj literaturi²⁵ *podrtinom* se smatrala svaka stvar koja je izgubila svojstvo broda,²⁶ međutim gubitak toga svojstva nije smio

²³ Primjena pravnog režima zaštićenog ekološko-ribolovnog pojasa, kako je određeno Odlukom o proširenju jurisdikcije Republike Hrvatske na Jadranskom moru, započela je dvanaest mjeseci nakon njegovog uspostavljanja, odnosno 3. listopada 2004. godine. Ono što je važno za temu ovog rada je da se jurisdikcija glede znanstvenog istraživanja mora i zaštite i očuvanja morskog okoliša započela primjenjivati. Međutim, bez obzira na to je li država proglasila gospodarski pojas ili nije, područje uklanjaња podrtina, kako je definirano WRC konvencijom, je područje neposredno iza njezinog teritorijalnog mora koje ne smije biti šire od 200 milja.

²⁴ Odredbe WRC konvencije o odgovornosti vlasnika, izuzecima od odgovornosti i obveznom osiguranju ili drugom financijskom jamstvu neće se primjenjivati niti na jednu od tako poduzetih mjera, osim na lociranje, označavanje i uklanjaње podrtina.

²⁵ JAKAŠA, op. cit. bilj. 1, str. 197; *Pomorska enciklopedija*, Jugoslavenski leksikografski zavod, Zagreb, 1983., sv. 6, str. 168; *Pomorski leksikon*, Jugoslavenski leksikografski zavod "Miroslav Krleža", Zagreb, 1990., str. 603; Ivo Grabovac, *Enciklopedija pojmova pomorskog prava*, Književni krug, Split, 1991., str. 133.

²⁶ Kada se u ovom kontekstu govori o brodu, misli se na bilo koji plovni objekt koji se kao takav može definirati u najširem smislu riječi, bez obzira na njegovu specifičnu užu kvalifikaciju. Tako, primjerice, podrtine mogu biti i tehnički plovni objekti koji se prema pozitivnim propisima pomorskog upravnog prava ne smatraju brodom, također to mogu biti i brodice. Međutim, tu se ne ubrajaju npr. plutače za vez, balisažne oznake i sl. Tako objašnjava JAKAŠA, op. cit. bilj. 1, str. 198.

biti apsolutan. Takvo tumačenje pojma podrtina proizlazilo je iz običnog stvarnog značenja te riječi. Tako se, primjerice, nije smatralo *podrtinom* nekoliko preostalih komada broda uništenog požarom ili eksplozijom. Opisana definicija pojma *podrtina* otvarala je pitanje do kojeg stupnja brod može propasti da bi zadržao svojstvo *podrtine*. Smatralo se da stvar mora ipak, u osnovnim tehničkim karakteristikama, zadržati bitne elemente broda. Drugim riječima, brod koji propadne i ispod spomenutog minimuma, odnosno bolje rečeno njegovi ostaci, imaju svojstvo obične stvari u građanskopravnom smislu. Konkretno, plovni objekt izgubio je to svoje svojstvo ako je zbog prirodnih ili pogonskih događaja ili ljudskih radnji, izgubio svoju sposobnost za plovidbu. Ipak, smatralo se da gubitak sposobnosti za plovidbu nije uvijek dovodio do gubitka svojstva plovnog objekta. Naime, svaki kvar nije od broda učinio podrtinu. Međutim, nepopravljiv kvar, ili onaj koji se može ukloniti samo uz velike troškove smatrao se dovoljnim razlogom da objekt dobije svojstvo podrtine. U ranijoj domaćoj teoriji nije postojalo jedinstveno stajalište oko toga treba li uz nesposobnost broda za plovidbu biti kumulativno ispunjen i uvjet da je brod napušten (dereliktiran).²⁷ Pri tome se može razlikovati napuštanje broda od posade ili samog vlasnika. Prevladavajuće je bilo shvaćanje da će se zbog napuštanja raditi o podrtini uvijek kada ono dovodi do nesposobnosti broda za plovidbu, a s druge strane, o podrtini se naravno može raditi i ako brod nije napušten. Bitno je istaknuti da u ranijem domaćem pravu nije postojala zakonska definicija podrtine već je to bilo činjenično pitanje za koje je odgovor iznalazila poslovna i sudska praksa. Smatralo se da nije moguće unaprijed odrediti točna mjerila i granicu između plovnog objekta i podrtine, pa se to rješavalo u svakom slučaju pojedinačno.

Za razliku od prijašnjeg domaćeg pomorskog prava, pojam podrtina u nekim drugim nacionalnim pravima ima nešto šire značenje, jer se ne ograničava na podrtine brodova, odnosno drugih plovnih objekata. Tako je npr. u pomorskom pravu Ujedinjenog kraljevstva pojam podrtina (eng. *wreck*) izričito definiran zakonom tako da uključuje sve stvari koje su odbačene, stvari koje plutaju, stvari koje su potonule te stvari koje su napuštene, a nađene su u moru ili na obalama mora ili drugim obalama podvrgnutim plimi i oseki (*Merchant Shipping Act*, 1995., čl 255. st. 1.).²⁸ Nadalje, u talijanskom pravu pojam podrtina (tal. *relitto*) obuhvaća osim broda i različite pripadke broda, stvari izbačene s broda u more ili koje se iskra-

²⁷ Također, i u novijoj literaturi: *Pravni leksikon*, Leksikografski zavod Miroslav Krleža, Zagreb, 2007., str. 1086 i 1087., napuštanje broda od posade navodi se kao uvjet za to da se neki polovni objekt smatra podrtinom. “Uz uvjet da je bila riječ o ostatku plovnog objekta koji je izgubio sposobnost plutanja, trebalo je biti riječ i o uvjetu da je napušten od posade, luta po moru ili je nasukan”.

²⁸ U izvorniku definicija glasi: “*wreck*” includes *jetsam, flotsam, lagan and derelict found in or on the shores of the sea or any tidal water.*”

vaju s broda, sidra, sidrene lance, teret izbačen s broda, teret koji je slučajno pao s broda, osobne stvari osoba koje se nalaze na brodu te različite objekte u prekrcaju s obale na brod.²⁹

2.3. Definicija podrtine u Konvenciji o uklanjanju podrtina i pozitivnom domaćem pravu

Pojam *podrtina* po prvi puta je u međunarodnom pomorskom pravu unificiran WRC konvencijom. WRC Konvencijom prihvaćena je vrlo široka definicija pojma *podrtina*. Podrtina nije samo potonuli ili nasukani brod već podrtina može biti i bilo koji dio potonulog ili nasukanog broda, uključujući svaki predmet koji se nalazi ili se nalazio na tom brodu; ili svaki predmet koji je nestao u moru s broda i koji je nasukan, potonuo ili ostavljen plutati. Bitna odrednica pojma je da se radi o predmetu koji potječe s broda ili se nalazi na brodu ili je to pod opisanim uvjetima (potonuli ili nasukani) sam brod ili neki od dijelova broda. Dakle, pojmom *podrtina* nisu obuhvaćeni primjerice dijelovi oštećenih pomorskih kabela, cjevovoda ili nekih drugih predmeta ili objekata koji ne potječu s broda. WRC Konvencija u opseg pojma *podrtina* uključuje i brod koji plovi ali se opravdano može očekivati da će uskoro potonuti ili se nasukati. Međutim u tom slučaju, ključno je da se takav brod (za kojeg se očekuje da će potonuti ili nasukati se) neće smatrati podrtinom ako su poduzete učinkovite mjere radi pomoći brodu ili drugoj imovini u opasnosti. Točnije, izostanak učinkovitih mjera spašavanja, brod će kvalificirati kao podrtinu.³⁰ Rabi se izraz djelotvorne ili učinkovite mjere (*effective measures*) kako bi se omogućilo nadležnim tijelima da interveniraju ako nisu zadovoljni uslugama spašavatelja u postizanju brzog i učinkovitog spašavanja, te ako procijene da unatoč poduzetim mjerama neće biti otklonjena opasnost koju takav brod stvara. Drugim riječima, ako nisu poduzete učinkovite mjere radi pomoći brodu, nadležna državna tijela moći će narediti uklanjanje broda koji još uvijek pluta, znači nije niti nasukan niti potonuo, međutim predstavlja opasnost za sigurnost plovidbe, morski okoliš i povezane interese.

Pojam *podrtina* treba promatrati povezano s pojmom *opasnost* i *pomorska nezgoda*, a respektirati treba i definiciju pojma *brod* koju donosi WRC konvencija. Na ovom mjestu važno je istaknuti da je prema WRC konvenciji postojanje opasnosti

²⁹ U izvorniku definicija glasi: “*varie pertinenze della nave, imbarcazioni gettate in mare o trasportate via della nave, le ancore, le catene, ..., le merci gettate a mare o cadute incidentalmente, gli indumenti delle persone di bordo o oggetti vari trasportati anche dale rive verso il mare.*” Citirano iz Sandiford, *Diritto marittimo*, Milano, 1960, str. 160 prema JAKAŠA, op.cit. u bilj. 1, str. 198.

³⁰ Opširna poredbena analiza spašavanja i uklanjanja podrtina *infra*, t. 3.3.

pretpostavka za aktivnosti koje Konvencija normira. Slijedom toga, ako podrtina ne predstavlja opasnost tada se ne primjenjuju prava i obveze iz Konvencije.³¹ Dakle, ako se ne radi o opasnoj podrtini neće se primjenjivati pravila o uklanjanju podrtina prema kojima se uklanjanje uvijek poduzima u javnom interesu, po nalogu nadležnih javnih vlasti, a to znači da je ono kao i poduzimanje drugih mjera obvezno. Ako podrtina nije opasna njezino eventualno vađenje iz mora poduzimat će se samo-inicijativno i dobrovoljno odlukom vlasnika toga broda i druge imovine. Drugim riječima, samo značenje pojma *podrtina* iz WRC Konvencije treba tumačiti tako da ono uključuje u sebi pretpostavku da se radi o *opasnoj podrtini*. Prilikom izrade WRC konvencije mnogo se raspravljalo o tome kako će biti definiran pojam *opasnost*. *Opasnost* je definirana kao svaka okolnost ili prijetnja koja dovodi u opasnost ili ometa plovidbu i od koje se opravdano mogu očekivati velike štetne posljedice za morski okoliš, ili obalu ili povezane interese jedne ili više obalnih država (WRC konvencija, čl. 1. st. 1. t. 5.). Prilikom procjene opasnosti, uz taj pojam treba tumačiti i pojam *povezani interesi* koji dodatno proširuje pojam *opasnost*.³²

Pojmom *pomorska nezgoda* WRC konvencija obuhvaća pored sudara i nasukivanja brodova i druge plovidbene nezgode, kao i druge događaje na brodu ili izvan broda koji uzrokuju materijalnu štetu ili predstavljaju neposrednu opasnost od nastanka materijalne štete na brodu ili njegovom teretu (WRC konvencija, čl. 1. st. 1. t. 3.).

*Povezani interesi*³³ definirani su WRC konvencijom kao interesi obalne države koja je izravno ugrožena podrtinom ili joj od nje prijeti opasnost. U WRC konvenciji primjerice se navode (engleskom formulacijom “*such as*”): pomorske djelatnosti u obalnim područjima, lukama i ušćima, uključujući ribarstvo, pod uvjetom da predstavljaju osnovne izvore prihoda osobama koje se njima bave. Uz navedeno, po prvi puta u jednoj međunarodnoj odštetnoj konvenciji, primjerice se spominju turističke znamenitosti i drugi gospodarski interesi tog područja, zdravlje obalnog stanovništva i dobrobit tog područja, uključujući očuvanje živih morskih bogatstava, te flore i faune, kao i odobalna i podvodna infrastruktura (WRC konvencija, čl. 1. st. 1. t. 6.). Dakle, pojmom *povezani interesi* obuhvaćene su razne djelatnosti, gospodarski interesi i dobra koje opasna podrtina može ugrožavati. Spominjanjem *povezanih interesa* jedne ili više država nastoji se posredno proširiti pojam *opasnost* te uz opasnost pomorskoj plovidbi i morskom i obalnom okolišu obuhvatiti i opisane povezane interese.

³¹ Tako zaključuje i Griggs u Patrick Griggs, Draft Wreck Removal Convention, *CMI Yearbook* 2005.-2006., str. 376-383.; O pojmu opasnost opširnije DROMGOOLE – FORREST, op. cit. u bilj.13.

³² O razlikovanju pojma opasnost kod spašavanja i uklanjanja podrtina opširnije *supra*, t. 2.1.e.

³³ Bravar u Aleksandar Bravar, Hrvatsko pravo vađenja potonulih stvari i Međunarodna konvencija o uklanjanju podrtina, *Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu*, 58 (2008), br. 1-2, str. 147-160, rabi pojam “*srodni interesi*”.

Za potrebe WRC konvencije pojam *brod* uključuje svako pomorsko plovilo, uključujući hidrokrilne brodove, plovila na zračnom jastuku, ronilice, plutajuće objekte i u ograničenom opsegu plutajuće platforme. Primjenjuje se na plutajuće platforme, osim kada su takve platforme postavljene za istraživanje, iskorištavanje ili proizvodnju mineralnih bogatstva s morskog dna (WRC konvencija, čl. 1. st. 1. t. 2.).³⁴

Pojam *podrtina* uveden je i definiran u PZ-u 2008. godine. U pogledu same definicije PZ doslovno preuzima definiciju *podrtine* iz WRC konvencije, pa se u tumačenju ovoga pojma i traženju odgovora na pitanje što sve može biti objektom uklanjanja podrtina treba osloniti na interpretaciju konvencijskih odredbi o tome. Međutim PZ pojam podrtina rabi samo u definicijama pojmova (PZ, čl. 5. st. 1. t. 31. a)) i odredbama koje govore o obveznom osiguranju (PZ, čl. 62. st. 5. i čl. 823. b). To dovodi do toga da u PZ-u postoji poprilična terminološka zbrka i nedosljedna uporaba pojmova *uklanjanje*, *vađenje*, *spašavanje*, *podrtina*, *brod ili druga imovina koja predstavlja opasnost* i sl.

Cilj ovog rada je upravo ukazati na nedosljednost uporabe terminologije i potrebu da se pojam *podrtina* uvrsti i rabi i na drugim odgovarajućim mjestima u PZ-u.

Na mjestima u PZ-u u kojima se sadržajno radi o propisima kojima se propisuje obveza ukloniti ili na drugi način postupiti s *podrtinom*, ne rabi se pojam *podrtina* već se govori o “*brodu ili drugoj imovini koja može biti predmetom spašavanja...*” (PZ, čl. 785. st. 1 i st. 2.), “*uklanjanju takve imovine*” (PZ, čl. 785. st. 1.), “*uklanjanju takve stvari*” (PZ, čl. 785. st. 1.). Pri tome pridjev “*takve*” označava imovinu koja predstavlja ili može predstavljati opasnost za plovidbu, za iskorištavanje prirodnih bogatstava mora ili za onečišćenje okoliša. U posljednjoj noveli PZ-a iz 2011. godine (PZ, čl. 171. st. 7.) zakonodavac ponovno koristi opisnu stilizaciju za pojam podrtina, govoreći o brodu koji predstavlja ili može predstavljati opasnost. U našem PZ-u postoji zakonsko uporište za korištenje pojma podrtina, pa bi dosljedno trebalo taj pojam i rabiti u zakonu. Pojam *uklanjanje* definiran je novelom PZ-a iz 2011., pa bi ga također trebalo dosljedno upotrebljavati na svim onim mjestima u PZ-u u kojima se govori o uklanjanju podrtina.

³⁴ Konvencija o spašavanju, 1989. također svoju primjenu isključuje u odnosu na navedene platforme. Razlog isključenja iz primjene konvencije platformi postavljenih za istraživanje, iskorištavanje ili proizvodnju mineralnih bogatstava s morskog dna u njihovoj je kompliciranoj tehnologiji pri obavljanju podmorskih radova, kao i u skupoj i složenoj opremi platformi i sličnih naprava. Smatra se da bi spašavanje ili uklanjanje takvih objekata, uz nedovoljno poznavanje njihove tehnologije, moglo izazvati znatnu materijalnu štetu, ugroziti ljudske živote ili izazvati onečišćenja morskog okoliša velikih razmjera. Osim toga, takvi objekti imaju detaljne sigurnosne planove postupanja u rizičnim situacijama, pa je opravdano izuzeti ih iz primjene ovih konvencija.

Pojam pomorska nezgoda nije definiran u PZ-u.³⁵ Pojam pomorska nezgoda iz WRC konvencije bilo bi poželjno uvesti i u PZ.

Pojam *brod* kako je definiran u PZ-u (PZ, čl. 5. st. 1. t. 4.) znatno je uži od pojma brod iz WRC konvencije. Cjelovitim akceptiranjem WRC konvencije u domaće pravo potrebno je prevladati i tu neujednačenost te za potrebe dijela PZ-a koji će govoriti o uklanjanju podrtina brod definirati sukladno njegovoj definiciji u WRC konvenciji.

Naš zakonodavac na mjestu na kojem govori o obvezi uklanjanja opasne podrtine, a to su odredbe o spašavanju iz Dijela osmog, Glave II, koristi stilizaciju "... opasnost za plovidbu, za iskorištavanje prirodnih bogatstava mora ili za onečišćenje okoliša." Pri tome se sintagmom "iskorištavanje prirodnih bogatstava mora" u nešto užem smislu mogu obuhvatiti one djelatnosti koje WRC konvencija primjerice navodi u pojmu *povezani interesi*. Novelom PZ-a iz 2011. godine zakonodavac i na mjestu na kojem propisuje odredbe o inspekcijskom nadzoru ponovno ponavlja obvezu uklanjanja broda koji predstavlja opasnost navodeći i na ovom mjestu citiranu stilizaciju. Uz to, ovom posljednjom novelom PZ-a iz 2011. pojam opasnost se dodatno proširuje, pa se govori i o opasnosti za luke i plovne putove (PZ, čl. 171. st. 7.). Bilo bi dosljedno, precizno i jednostavnije u PZ uvesti pojam *povezani interesi* u značenju i tumačenju kako se on pojavljuje u WRC konvenciji.

3. VAĐENJE POTONULIH STVARI, UKLANJANJE PODRTINA, SPAŠAVANJE, NALAZ STVARI U MORU - KONCEPCIJSKE RAZLIKE I MOGUĆE PODUDARNOSTI

3.1. Uklanjanje podrtina i vađenje potonulih stvari – kongruentnost, sličnosti i razlike

Kada govorimo o vađenju potonulih stvari mislimo na specifičan pomorskopravni institut koji je u domaćem pomorskom pravu postojao sve do novele PZ-a iz 2004. godine. U PZ-u iz 1994. godine³⁶ vađenje potonulih stvari bilo je regulirano odredba-

³⁵ PZ sadrži poseban dio (Dio osmi) pod nazivom "Pomorske nesreće". U tom dijelu zakona uređuje se sudar brodova, spašavanje, zajedničke havarije, izvanugovorna odgovornost vlasnika broda i brodarka, odgovornost poduzetnika nuklearnog broda. Prema tome, pojam pomorske nesreće kako se koristi u PZ-u ne odgovara značenju pojma *pomorske nezgode* kako ga definira WRC konvencija.

³⁶ Narodne novine br. 17/94, 78/94, 43/96 (u nastavku PZ 1994).

ma Glave III (čl. 801. – 813.) Dijela devetog – “Plovidbene nezgode”.³⁷ Ovaj se institut primjenjivao na vađenje, uklanjanje ili uništenje (arg. PZ 1994., čl. 801., čl. 804., čl. 811. st. 3. i čl. 813.). potonulih stvari u unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske (PZ 1994., čl. 801.). U smislu odnosnih zakonskih odredbi pojam *potonule stvari* obuhvaćao je potonule kao i nasukane plovne objekte, potonule zrakoplove, dijelove i terete potonulih plovnih objekata i zrakoplova te druge stvari potonule u moru (arg. PZ 1994., čl. 801.).³⁸ Prema tome, zaključujemo da je riječ o širem pojmu koji je konzumirao i pojam *podrtine* kako smo ga ranije analizirali.³⁹

U okviru instituta vađenja potonulih stvari bile su sadržane odredbe pretežito upravnopravne prirode te neke imovinskopravne odredbe. One su regulirale postupak i odnose iz obveznog vađenja, uklanjanja odnosno uništenja potonulih stvari (PZ 1994., čl. 804. – upravnopravni postupak obveznog vađenja / uklanjanja / uništenja opasne potonule stvari na rizik i o trošku ovlaštene osobe po naredbi lučke kapetanije; čl. 805. – upravnopravni postupak obveznog vađenja / uklanjanja / uništenja opasne potonule stvari po naredbi lučke kapetanije kada ovlaštena osoba ne ispunjava svoje obveze, ili je nepoznata te s tim u vezi naknada troškova iz proračuna po čl. 807.; čl. 806. – zabrana prekidanja / napuštanja radova od strane izvoditelja bez opravdanog razloga kod obveznog vađenja / uklanjanja / uništenja; čl. 811. st. 3. – iznos naknade izvoditelju radova). Nadalje, regulirale su i postupak te odnose iz dobrovoljnog vađenja potonulih stvari poduzetog na inicijativu *ovlaštene osobe*⁴⁰ uz dozvolu nadležne lučke kapetanije (PZ 1994., čl. 803. – upravnopravni postupak; 811. st. 2. – iznos naknade izvoditelju radova). Posebno je bila propisana vrsta i osnova odgovornosti izvoditelja radova za štetu prouzročenu bilo obveznim bilo dobrovoljnim vađenjem, uklanjanjem odnosno uništenjem potonulih stvari (PZ 1994., čl. 810.), zatim njegovo pravo zaloga i retencije na izvađenoj potonuloj stvari radi osiguranja naknade troškova vađenja (PZ 1994., čl. 812.) te rok zastare kod tražbina za naknadu troškova vađenja, uklanjanja odnosno uništenja potonulih stvari (PZ 1994., čl. 813.). Nadalje, odredbe o gubitku vlasništva

³⁷ Navedene odredbe PZ-a 1994. proizašle su iz odredbi o vađenju potonulih stvari Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi, Službeni list SFRJ br. 22/1977, preuzet u Narodne novine br. 53/91 (u nastavku ZPUP), (ZPUP, čl. 783. – 795.). Povijest instituta vađenja potonulih stvari u domaćem pravu bit će obrađena u okviru zasebnog rada koji će predstavljati drugi dio ovog istraživanja.

³⁸ U istom značenju služimo se pojmom potonulih stvari i u ovom poglavlju, osim ako nije drugačije izričito navedeno.

³⁹ Ovdje mislimo i na pojam podrtine kako smo ga razumijevali u prijašnjem domaćem pravu (vidi *supra*, t. 2.2.) i na pojam podrtine kako ga definira WRC konvencija, a koji je preuzet i u pozitivnom domaćem pravu (vidi *supra*, t. 2.3.). Dalje u tekstu pod pojmom podrtina podrazumijevamo njegovu modernu definiciju kako je preuzeta iz WRC konvencije.

⁴⁰ Pod ovlaštenom osobom misli se na vlasnika stvari ili na osobu koja ima pravo raspolaganja tom stvari (vidi PZ 1994., čl. 803. st. 1.).

na napuštenim potonulim stvarima, tj. potonulim stvarima koje ovlaštena osoba ne izvadi u roku od 10 godina, te prelasku tih stvari u vlasništvo Republike Hrvatske. Ova je odredba posredno relevantna za imovinskopravne odnose iz nalaza odnosno prisvajanja stvari u moru. Također su za pitanje nalaza odnosno prisvajanja stvari u moru posredno relevantne odredbe o vađenju potonulih stvari čiji vlasnik, odnosno ovlaštena osoba, nisu poznati (PZ 1994., čl. 805. st. 1. i 3.) te odredba o objektivnoj odgovornosti izvoditelja radova za štetu prouzročenu dobrovoljnim vađenjem ako on postupa bez odobrenja ovlaštene osobe i bez dozvole lučke kapetanije.

Prema tome, mogli bismo konstatirati da je pomorskopравни institut vađenja potonulih stvari u domaćem pravu obuhvaćao pitanja a) dobrovoljnog vađenja potonulih stvari, b) obveznog vađenja, uklanjanja odnosno uništenja potonulih stvari te c) vlasništva izgubljenih ili napuštenih stvari u moru. Kako pravni pojam potonule stvari ujedno obuhvaća i pojam podrtine, onda možemo zaključiti da se pravno uređenje uklanjanja podrtina u domaćem pomorskom pravu profiliralo u okviru posebnog instituta vađenja potonulih stvari. Stvarna je tendencija sve detaljnijeg reguliranja obveznog uklanjanja podrtina uvjetovanog povećanim zahtjevima sigurnosti plovidbe i zaštite morskog okoliša te porastom javnih ovlasti intervencije kod pomorskih nezgoda. Ta tendencija nalaže da se obvezno uklanjanje podrtina izdvoji kao zasebni pomorskopравни institut. Poželjno je da se *de lege ferenda* ono uredi sukladno odredbama WRC konvencije. Po prirodi stvari i logici koju nalaže povijesni razvoj domaćeg pomorskog prava u relevantnom području taj bi institut trebalo urediti u okviru jednog šireg pravnog režima vađenja potonulih stvari. Pri tome bi režim vađenja potonulih stvari svakako trebalo modernizirati uvažavajući, između ostalog, i činjenicu da je moderan razvoj pomorskopravnog instituta spašavanja doveo do znatnog približavanja tih dvaju instituta, te bi trebalo paziti da među njima ne bude preklapanja, tj. dvostrukog reguliranja istih odnosa.⁴¹

Dakle, pođemo li sada od toga da je obvezno uklanjanje podrtina poseban institut u okviru vađenja potonulih stvari, najprije ćemo se podsjetiti da je to iz dva razloga:

- i. pojam potonulih stvari širi je od pojma podrtina⁴²;
- ii. vađenje potonulih stvari obuhvaća, osim obveznog uklanjanja potonulih stvari, još i dobrovoljno vađenje potonulih stvari te neke specijalne pomorskopravne aspekte stjecanja vlasništva odnosno posjeda izgubljenih ili napuštenih stvari nađenih u moru.

⁴¹ O odnosu instituta vađenja potonulih stvari i spašavanja vidi opširnije *infra*.

⁴² U potonule stvari mogu se ubrajati vrlo različiti predmeti koji u more nisu nužno dospjeli s broda, što je inače bitna pretpostavka iz moderne definicije podrtine. Slično, kod potonulih stvari nije nužno da su one u more dospjele uslijed pomorske nezgode. Tako npr. u potonule stvari možemo ubrojiti i podrtine, ali i druge predmete, poput dijelova mostova, kabela, cjevovoda, instalacija i raznih drugih potonulih predmeta. To znači, da objekti vađenja potonulih stvari i objekti uklanjanja podrtina mogu biti vrlo različiti.

U okviru ovog potpoglavlja istaknuli bismo samo neke osnovne pojmovne razlike između dobrovoljnog vađenja potonulih stvari i obveznog uklanjanja podrtina. Opće je pravilo da je prvenstveno vlasnik potonule stvari ovlašten i odgovoran za vađenje te stvari iz mora. No za takve radove koji se poduzimaju u morskim pojasevima u kojima država ima nadležnost ili suverena prava, uobičajeno je da nadležno javno tijelo izdaje posebnu odgovarajuću dozvolu. Ovo je iz razloga specifičnosti radova na moru koji su pod posebnim nadzorom države zbog zaštite različitih javnih interesa. Praktično, vlasnik (ili osoba ovlaštena raspolagati potonulom stvari) bit će zainteresiran izvaditi stvar samo onda kada ona ima preostalu vrijednost i kada troškovi njenog vađenja ne premašuju tu vrijednost. U takvom će se slučaju vađenje najčešće poduzimati na inicijativu same ovlaštene osobe i uz dozvolu nadležnog tijela, tj. radit će se o dobrovoljnom vađenju. Pri takvom vađenju potonulih stvari riječ je o podizanju stvari s morskog dna, njezinom vađenju iz mora ili odsukivanju, s namjerom da se stvar zadrži odnosno preda nekom u posjed, drugim riječima radi se o očuvanju neke imovinske vrijednosti od propadanja.⁴³ Za vađenje je bitno da stvar bude izvađena u bitno istom stanju u kojem se nalazila u moru. Može se dogoditi da stvar tijekom vađenja bude djelomično oštećena, ali uvijek u granicama u kojima zadržava svoja bitna svojstva. Inače, ako su operacije takve da se ne vodi briga o razmjeru oštećenja, jer nije relevantno da stvar sačuva svoju individualnost, o vađenju se ne može govoriti, već je riječ o operacijama uklanjanja ili uništenja.⁴⁴ U tom smislu dobrovoljno vađenje potonulih stvari efektivno se sastoji od raznih operacija koje su po svojoj stvarnoj prirodi operacije spašavanja. K tome je razina intervencije države u ovim slučajevima vrlo niska te se najčešće sastoji u izdavanju dozvola za radove te nadzoru standarda sigurnosti i zaštite okoliša. Stoga dobrovoljno vađenje potonulih stvari ostaje pretežito u sferi imovinskopravnih odnosa te se ono znatno približava ili čak možda i podudara s pomorskopravnim institutom spašavanja. Tada se postavlja pitanje postoji li uopće razlika između ovih instituta i ima li svrhe zadržavanja oba ta pravna instituta u domaćem pomorskom pravu. O tome ćemo detaljnije raspravljati niže u tekstu.

S druge strane, vrlo su česte situacije kada vlasniku nije isplativo vaditi stvar iz mora, s obzirom na njenu malu preostalu vrijednost u odnosu na često vrlo visoke troškove vađenja. U takvoj situaciji vlasnik (odnosno ovlaštena osoba) će najčešće napustiti stvar, tj. ostaviti je u moru i neće je htjeti vaditi. Međutim, ukoliko je riječ o takvoj stvari koja zbog svojih svojstava ili zbog lokacije na kojoj se nalazi može biti prijetnja za sigurnost plovidbe, za morski okoliš, zdravlje ljudi ili normalno od-

⁴³ Slično JAKAŠA, op. cit. bilj. 1, str. 218.

⁴⁴ Branko Jakaša, *Sistem plovidbenog prava Jugoslavije*, četvrta knjiga, Plovidbene nezgode, svezak II, Narodne novine, Zagreb, 1990., str. 454 i 455.

vijanje neke gospodarske djelatnosti (uzgajanje ribe, školjaka, turizam, istraživanje ili eksploatacija podvodnih mineralnih izvora, itd.), onda ta stvar predstavlja izvor potencijalne odgovornosti njenog vlasnika za štetu trećim osobama. To bi ponekad bio i dovoljan razlog za savjesnog i odgovornog vlasnika da poduzme mjere uklanjanja takve stvari i opasnosti koju ona predstavlja. Međutim, razlozi javnog interesa ne dopuštaju da se ta važna odluka ostavi u okviru sfere privatnih interesa. Stoga države propisuju obvezno uklanjanje podrtina koje predstavljaju opasnost za javne interese.

Osim toga, država će u slučaju opasne podrtine htjeti aktivno intervenirati temeljem gore spomenutih ovlasti iz instituta obveznog uklanjanja podrtine i onda kada je vrijednost podrtine velika te ujedno postoji i privatni interes, tj. vlasnikova volja za njeno očuvanje. Upravo su takvi najčešći primjeri u praksi u današnje vrijeme razvijene pomorske trgovine, tehnološki naprednih brodova velikoga kapaciteta i velikih vrijednosti koje se prevoze morem. Konkretno, to je slučaj kada vlasnici broda i tereta nastradalih u pomorskoj nezgodi, a koji ujedno predstavljaju opasnost za sigurnost plovidbe, okoliš ili druge povezane interese, žele samoinicijativno poduzeti operacije radi očuvanja svoje imovine. U takvoj situaciji, najvjerojatnije će postojati i naredba nadležnog tijela da se imovina ukloni, što je ujedno i element instituta obveznog uklanjanja podrtine. Bez obzira na navedeno, kod instituta obveznog uklanjanja podrtine namjera postizanja neke imovinske koristi nije relevantna, već je njegov primarni i osnovni cilj sprječavanje nastanka štete okolišu, sigurnosti plovidbe i drugim povezanim interesima, pa i pod cijenu potpunog uništenja podrtine. U sferi teorijske rasprave o ovom problemu može se zaključiti da obvezno uklanjanje podrtine može biti skopčano i s istodobnim dobrovoljno poduzetim operacijama spašavanja. To će biti onda kada se želi postići i jedna i druga svrha, a to je da se stvar sačuva i time postigne imovinska korist, a da se pri tome uklanja i opasnost koja prijete od te stvari. Međutim, ono što je važnije s pravnog aspekta, je pitanje koji propisi će se u tim slučajevima primjenjivati? Institut obveznog uklanjanja podrtina uvijek mora imati prednost pred imovinskopravnim institutima dobrovoljnog vađenja potonulih stvari i spašavanja. Inače, ne moraju ti instituti uvijek doći u međusobnu koliziju pa u takvim slučajevima može doći i do paralelne primjene normi instituta uklanjanja podrtine i normi koje reguliraju dobrovoljno vađenje potonulih stvari odnosno spašavanje.⁴⁵ Bitna razlika između dobrovoljnog vađenja potonulih stvari i obveznog uklanjanja podrtina je u tome što kod dobrovoljnog vađenja potonulih stvari, slično kao kod instituta spašavanja, dominiraju imovinskopravni odnosi između vlasnika stvari i izvođača radova, tj. profesionalnih spašavatelja, a obvezno ili interventno uklanjanje podrtina ima attribute instituta u kojem dominiraju odredbe upravnopravne prirode usmjerene na javnu zaštitu luka, plovnih putova, zaštitu plovidbe i okoliša.

⁴⁵ Slično zaključuje i JAKAŠA, *ibid.*, str. 218.

Opisane operacije vađenja, uklanjanja i uništenja potonulih stvari, i kad je riječ o dobrovoljnom vađenju i o obveznom uklanjanju, obično izvode osobe kojima su odnosne vrste radova poslovna djelatnost, dakle koje za to imaju potrebna naučička i tehnička sredstva te osobitu stručnost.⁴⁶ Najčešće se ti radovi poduzimaju temeljem ugovora s vlasnikom stvari ili podrtine koja se vadi ili uklanja (odnosno s osobom koja je ovlaštena raspolagati tom stvari), a kod obveznog uklanjanja radove je ovlašteno ugovoriti nadležno javno tijelo izravno s profesionalnim spašavateljem u posebno osjetljivim slučajevima neposredne opasnosti ili kad je vlasnik nepoznat, nedostupan ili ne surađuje. U praksi izvođači ovih radova najčešće su trgovačka društva specijalizirana za poslove spašavanja i sličnih intervencija i radova na moru, pa ćemo ih dalje u tekstu nazivati *profesionalnim spašavateljima*. Profesionalni spašavatelji najčešće spomenute ugovore sklapaju po standardnim ugovornim obrascima kao što su BIMCO-vi⁴⁷ i ISU-ovi⁴⁸ obrasci WRECKHIRE 1999 (dnevni najam spašavateljevog ljudstva i opreme), WRECKSTAGE 1999 (ugovor na ukupnu fiksnu cijenu koja se plaća u fazama vezanim za tijek operacija), WRECKFIXED 1999 (ugovor na fiksnu cijenu, ali “*no cure – no pay*”), i sl.⁴⁹

3.2. Pravo nalaza stvari u moru u kontekstu vađenja potonulih stvari i uklanjanja podrtine

Općenito, pravo nalaza je institut građanskog, i to stvarnog prava. Njime se regulira originarno ili izvorno (*ex lege*) stjecanje izgubljenih stvari, tj. stjecanje prava vlasništva na stvarima koje su nađene nakon što ih je njihov vlasnik, odnosno posjednik izgubio. Važno je naglasiti da takva stvar nije *res nullius*, već je vlasnik ostao bez faktične vlasti na njoj.⁵⁰ Osnovni elementi instituta prava nalaza su sljedeći:

- a. nalaz tuđe izgubljene stvari i njeno uzimanje u posjed
- b. *ex lege* dužnosti i prava nalaznika
- c. predaja stvari nalazniku i stjecanje vlasništva

⁴⁶ Tako je i naš stariji propis, PZ 1994. predviđao da se radovi mogu odobriti samo ako ih izvode za to kvalificirani i adekvatno opremljeni izvođači (arg. PZ 1994., čl. 808.).

⁴⁷ *The Baltic International Maritime Council (BIMCO)* – vrlo utjecajna nezavisna međunarodna pomorska udruga čiji članovi su brodari, poslovođe broda, pomorski agenti i drugi posrednici te razni drugi subjekti koji imaju neki interes u pomorskoj industriji.

⁴⁸ *International Salvage Union (ISU)* – međunarodna udruga profesionalnih spašavatelja.

⁴⁹ Navedeni ugovorni obrasci dostupni su na www.bimco.org/Corporate/Documents/BIMCO_Documents.aspx (web stranica posjećena 15.9.2011.).

⁵⁰ Nikola Gavella, Tatjana Josipović, Igor Gliha, Vlado Belaj, Z Stipković: *Stvarno pravo*, Informator, Zagreb, 1998., str. 373.

Pojednostavljeno, u općem građanskom pravu institut nalaza stvari podrazumijeva da osoba koja nađe tuđu izgubljenu stvar na temelju zakona stječe pravo vlasništva te stvari, ako stvar u zakonskom roku ne bude vraćena osobi koja ju je izgubila te ako je nalaznik ispunio sve zakonom mu određene dužnosti. Ako se prije isteka tog roka stvar vrati onom tko ju je izgubio, nalaznik ima zakonsko pravo na nagradu i naknadu troškova.⁵¹

Sličan način izvornog stjecanja vlasništva je stjecanje prisvojenjem (okupacijom). Vlasništvo prisvojenjem stječe se samim činom uzimanja stvari u samostalan posjed s namjerom da se stvar prisvoji. Za razliku od nalaza, predmet prisvojenja je ničija stvar, tj. *res nullius*. Ne može se prisvojiti stvar koja je u nečijem vlasništvu. U dvojbi je li neka stvar ničija ili nije, smatra se da nije ničija (ZVDSP, čl. 132. st. 3.). Pokretna stvar je ničija od trenutka kada njezin vlasnik, u namjeri da se odrekne vlasništva, napusti posjed te stvari (ZVDSP, čl. 132. st. 2.).

U nas su odredbe o stjecanju vlasništva prisvojenjem i nalazom stvari sadržane u Zakonu o vlasništvu i drugim stvarnim pravima⁵² (ZVDSP, čl. 131.-140.).

Jasno je da ovi instituti mogu doći do primjene i za stvari potonule, napuštene ili nađene u moru. ZVSDP se u nedostatku odgovarajućih specijalnih odredbi PZ-a doista i primjenjuje, no smatramo da to nije adekvatno rješenje. Ističemo da bi pomorskopravne norme i u ovim pitanjima trebale naglašavati svoju autonomnost i specifičnost. Ova se potreba osobito nameće po pitanju podrtna brodova, budući su brodovi, iako pokretnine, podložni sustavu registracije. U tom smislu svakako je potrebno specijalnim odredbama regulirati kada se podrtna broda smatra napuštenom od vlasnika, tj. koje se zakonske pretpostavke moraju ispuniti da bi se presumiralo odricanje od vlasništva na podrtni, s obzirom da napuštanje vlasništva na brodu nije samo faktično pitanje napuštanja posjeda stvari u namjeri odreknuća od vlasništva, već i formalnopravno pitanje upisa u knjigama.⁵³

U prijašnjem domaćem pomorskom pravu, primjerice u PZ-u 1994. zakonodavac je predvidio neka posebna rješenja za spomenutu problematiku i to u okviru odredaba o vađenju potonulih stvari, koje su nažalost u cijelosti ukinute novelom PZ-a 2004., a nisu nikada nadomještene primjerenim novim odredbama. Tako je npr. PZ 1994. propisivao da vlasnik koji ne izvadi svoju potonulu stvar u roku od deset godina od dana kad je potonula gubi pravo vlasništva, a potonula stvar postaje vla-

⁵¹ *Ibidem*.

⁵² Narodne novine br. 91/1996, 68/1998, 137/1999, 22/2000, 73/2000, 129/2000, 114/2001, 79/2006, 146/2008, 38/2009, 153/2009; u nastavku ZVDSP.

⁵³ Neka smo koncepcijska razmatranja u tom smislu iznijeli opširnije *supra*.

sništvo države (PZ 1994., čl. 809.).⁵⁴ Dakle, pretpostavljalo se da vlasnik potonule stvari za nju nema nikakav interes, ako ju nije izvadio u roku koji je zakonodavac propisao, pa je taj slučaj bio jedan od zakonom propisanih slučajeva gubitka prava vlasništva. Drugim riječima, vlasnik potonulog broda ili druge potonule stvari bio je vlasnik još deset godina od potonuća. Protekom tog razdoblja zakonodavac je smatrao da je vlasnik definitivno manifestirao svoju volju odricanja, odnosno odustajanja od vlasništva.⁵⁵ Nadalje, PZ 1994. predviđao je posebno rješenje za problem preuzimanja posjeda na opasnim potonulim stvarima kojima se ne zna vlasnik (odnosno osoba ovlaštena za njihovo vađenje) kao i na takvim potonulim stvarima koje vlasnik ne namjerava vaditi, ili kad on bez opravdanog razloga prekine ili napusti započeto vađenje (PZ 1994., čl. 805.). Inače, u situacijama kad je vlasnik nepoznat ili nedostupan javnim vlastima, ili je poznat ali očito izbjegava svoju obvezu da opasnu potonulu stvar po naredbi vlasti izvadi, ukloni ili uništi, otvara se potreba za posebnim zakonskim rješenjem kojim će se oboriti presumpcija da stvar nije ničija, tj. da nije napuštena, ili alternativno kojim će se presumirati da je stvar izgubljena pa da stoga može biti predmetom instituta nalaza stvari. To je potrebno kako bi bilo koja druga osoba koja nije ovlaštena raspolagati sa stvari mogla legitimno preuzeti posjed te stvari, izvaditi je, ukloniti ili uništiti, osobito kada stvar predstavlja određenu opasnost ili smetnju. Poželjno je da osoba koja u tim okolnostima poduzme operacije vađenja, uklanjanja ili uništenja stvari ne stekne u vezi toga kakvu odgovornost prema stvarnom vlasniku stvari, već štoviše da ima pravo na nagradu i na naknadu troškova. Npr., PZ 1994. je propisivao da se smatra da poznata ovlaštena osoba ne namjerava poduzeti vađenje potonule stvari ako u roku od 90 dana od dana kad je stvar potonula ne podnese izjavu da namjerava vaditi potonulu stvar ili ako u roku od 90 dana od dobivanja dozvole nadležnog tijela za vađenje ne započne radove, odnosno s njima ne nastavi ako ih je prekinula ili napustila bez opravdanog razloga (PZ 1994., čl. 805. st. 2.). Slično, postojala je zakonska presumpcija da nepoznata ovlaštena osoba ne namjerava vaditi potonulu stvar ako u roku od 90 dana ne

⁵⁴ Ovakvim rješenjem su podrtine i druge potonule stvari bile svrstane u režim sličan nalazu blaga, tj. novca, dragocjenosti i drugih stvari od vrijednosti koje su bile skrivene toliko dugo da se više ne može utvrditi tko im je vlasnik te one prelaze u vlasništvo države (ZVDSP, čl. 140.).

⁵⁵ Zakon je propisivao presumpciju o vremenu potonuća stvari, ako se nije moglo utvrditi kad je stvar potonula. Prema toj odredbi predmnijevalo se da je stvar potonula sutradan nakon dobivanja posljednje vijesti o brodu, o plovnom objektu ili zrakoplovu, a ostali predmeti - onog dana kada je utvrđeno mjesto gdje je predmet potonuo (PZ 1994., čl. 809. st. 2.). U tim se slučajevima nije radilo o točnom utvrđivanju datuma potonuća, već o presumpciji da je stvar pod morem više od 10 godina. Ako je, s obzirom na sve konkretne okolnosti, bilo jasno da se stvar nalazila u moru više od 10 godina, ta se odredba nije primjenjivala. Tako npr. za potonule stvari za koje je jasno da pod morem leže više od 10 godina za stjecanje vlasništva od strane države nije trebalo čekati protek vremena od 10 godina od dana kada je npr. amfora ili slična potonula stvar otkrivena.

podnese zahtjev za vađenje i dokaze o svojem pravu na vađenje potonule stvari (PZ 1994., čl. 805. st. 3.). Time je bila otvorena mogućnost bilo kojoj hrvatskoj pravnoj osobi kojoj je to poslovna djelatnost (profesionalni spašavatelji) da poduzme vađenje, uklanjanje odnosno uništenje stvari (PZ 1994., čl. 805., st. 1.). Naknada troškova vađenja i čuvanja stvari takvoj osobi je bila osigurana iz državnog proračuna (PZ 1994., čl. 807.).

Pitanja vlasničkih prava te postupanja sa stvarima izgubljenim ili *de facto* napuštenim u moru u nas su danas regulirana samo ZVDSP-om kao općim propisom koji očito ne pruža u cijelosti primjerena rješenja. Smatramo da bi *de lege ferenda* posebno reglementiranje vađenja potonulih stvari koje bi uključivalo i posebne pomorskopravne odredbe o nalazu i prisvajanju stvari imalo svoj puni smisao. Vađenje, uklanjanje ili uništenje stvari iz mora pa i spašavanje stvari koju more nosi, bez obzira kako je ona dospjela u more, predstavlja akciju skopčanu s određenim stupnjem specifičnih opasnosti, pa bi primjena normi građanskog prava u većini slučajeva bila nedostatna. Naime, sigurnost plovidbe, zaštita ljudskih života na moru i drugih povezanih interesa zahtijevali bi da nalaznik stvari obavijesti nadležna tijela i dokaže da raspolaže odgovarajućom opremom, sredstvima i sl. da može vaditi stvar.

3.3. Odjelitost instituta vađenja potonulih stvari i uklanjanja podrtina te instituta prava spašavanja

Kako smo već ranije naveli, novelom PZ-a iz 2004. godine napušten je institut vađenja potonulih stvari s obrazloženjem da je novo uređenje instituta spašavanja na moru konzumiralo u cijelosti taj institut, čime je u imovinskopravnom aspektu (dijelu) uklanjanje podrtina izjednačeno sa spašavanjem koje je regulirano u Glavi II Dijela osmog PZ-a. To znači da je, gledajući formalnopravno, u domaćem pomorskom zakonodavstvu došlo do kongruentnosti ovih dvaju instituta nastale njihovim jedinstvenim pravnim uređenjem. Takvo objedinjavanje kritizirano je u domaćoj pomorskopravnoj literaturi.⁵⁶ Stav autorica ovog rada jest da je izjednačavanje spašavanja i uklanjanja podrtina pravno neutemeljeno te da ono rezultira nizom nelogičnih i pogrešnih pravnih posljedica. U nastavku ovog rada istaknut ćemo relevantne razloge koji govore u prilog ove teze.

Najprije je potrebno preciznije se osvrnuti na činjenicu da su odredbe PZ-a 1994. koje su se odnosile na vađenje potonulih stvari novelom PZ-a 2004. izostavljene uz obrazloženje da se novom Konvencijom o spašavanju, 1989. koja je implemen-

⁵⁶ BRAVAR, op. cit. u bilj. 33; Vesna Skorupan Wolff, Vađenje potonulih stvari u hrvatskom pravu *de lege lata i de lege desiderata*, *Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu*, 60 (2010), 3-4 ; str. 693-746.

tirana i u PZ-u, uklanja svaka razlika između vađenja potonulih stvari i spašavanja.⁵⁷ Stanković tako navodi: “U tom je pogledu prevagnulo jednostavnije rješenje anglo-američkoga pomorskog prava da se vađenje potonulih stvari smatra samo jednim modalitetom, jednim pojavnim oblikom spašavanja. Rezerve u tome pogledu nisu Konvencijom dopuštene. Ako se Republika Hrvatska odluči za ratifikaciju, pa ako ta Konvencija u dogledno vrijeme stupi na snagu obvezujući i našu domovinu, morat ćemo unijeti odgovarajuću novelu u Plovidbeni zakonik. Ovu glavu Zakonika i pravni institut vađenja potonulih stvari morat ćemo tada napustiti, a neophodne upravne i organizacijske odredbe koje se odnose na podvodne aktivnosti i zaštitu javnih interesa pri tome – svrstati u dio o sigurnosti plovidbe ili u posebni podzakonski propis.”⁵⁸ Međutim, autori koji su zastupali opisani stav, kakav je bezrezervno slijedio domaći zakonodavac, nisu pružili detaljniju argumentaciju u njegovu obranu.

Analizirajući danas ovaj problem, u prilog takvom stavu mogli bismo navesti argument da definicija operacija spašavanja iz Konvencije o spašavanju, 1989. obuhvaća i vađenje potonulih stvari.

3.3.a. Definicija operacije spašavanja

Po Konvenciji o spašavanju, 1989. operacija spašavanja znači “svaki čin ili činidbu poduzetu kako bi se pomoglo brodu ili bilo kojoj drugoj imovini koja je u opasnosti u plovnim vodama ili u ma kojim drugim vodama.”⁵⁹

Ako vađenje potonulih stvari tumačimo isključivo kao *vađenje* u stvarnom smislu toga pojma, isključujući uništenje i uklanjanje, onda bi argument bio utemeljen. Naime, operacija spašavanja je definirana kao “svaki čin ili činidb[a] poduzet[a] kako bi se pomoglo...”.⁶⁰ Ako vađenje potonulih stvari tumačimo kao njihovo podizanje na površinu ili vađenje iz mora na način da se one u čim većoj mjeri očuvaju,

⁵⁷ To je argument koji je zakonodavac prihvatio prilikom donošenja PZ-a 2004. Tako tumače: PAVIĆ, *Pomorsko imovinsko pravo*, op.cit. bilj. 7, str. 382; Predrag Stanković, Odredbe glave o spašavanju na moru u novom Plovidbenom zakoniku Republike Hrvatske, *Radni materijal na izmjenama i dopunama PZ-a*, Arhiva Jadranskog zavoda HAZU. Takav pristup kritiziraju: BRAVAR, op. cit. u bilj. 33: “Zasigurno je neprilično osnivati podlogu za takvo rješenje pozivanjem na Međunarodnu konvenciju o spašavanju (1989.), koja bi navodno izjednačavala dva instituta”; SKORUPAN WOLFF, op. cit. u bilj. 56 “Osobitosti su pravnog posla vađenja potonulih stvari općeprisutne. Njegovo razlikovanje od sličnih instituta pravno je opravdano. To prvenstveno slijedi iz okolnosti da se u tom poslu pojavljuju specifični pravni problemi koji nameću potrebu postojanja specijalnih pravnih normi.”

⁵⁸ Predrag Stanković: Odredbe našega novoga Pomorskog zakonika koje se odnose na spašavanje na moru i vađenje potonulih stvari, *Uporedno pomorsko pravo*, Vol. 36 (1994), br. 1-4, str. 147-152.

⁵⁹ Konvencija o spašavanju, 1989., čl. 1. t. a).

⁶⁰ Naglasak dodan.

onda je doista u faktičnom smislu riječ o operaciji spašavanja jer se takvo vađenje poduzima s ciljem očuvanja stvari, tj. “kako bi se pomoglo” toj stvari. Pri tome se može smatrati da je stvar koja je potonula u moru⁶¹ u svakom slučaju “u opasnosti u plovnim vodama”, iako ne uvijek u neposrednoj opasnosti, ali ipak u stvarnoj opasnosti od propadanja ili uništenja, pa je time ispunjen i element opasnosti koji je bitna pretpostavka za postojanje spašavanja. Međutim, argument da *operacija spašavanja* kako je definirana u Konvenciji o spašavanju, 1989. ujedno obuhvaća i pojam *vađenja* samo je djelomično utemeljen. On je točan samo u odnosu na vađenje potonulih stvari koje se obavlja na način da se stvar koja se iz mora vadi sačuva. Kroz raniju analizu, međutim, dokazali smo da *vađenje potonulih stvari* ima znatno šire značenje od toga, tj. da se pomorskopравни институт vađenja potonulih stvari odnosi i na vađenje, i uklanjanje i uništenje potonulih stvari. Tim više, proizlazi kako nema dvojbe da spašavanje koje je uređeno Konvencijom o spašavanju, 1989. nikako ne obuhvaća uklanjanje podrtine kao poseban uži pojam u kontekstu vađenja potonulih stvari.

Nadalje, u prilog stavu da je stupanjem na snagu Konvencije o spašavanju, 1989. vađenje potonulih stvari izjednačeno sa spašavanjem, mogao bi se eventualno istaknuti argument da imovina koja može biti predmet operacija spašavanja sukladno Konvenciji o spašavanju, 1989. u cijelosti konzumira pojam potonulih stvari iz prijašnjeg domaćeg pomorskog prava.

3.3.b. Definicija predmeta spašavanja

Predmet operacija spašavanja sukladno definicijama iz Konvencije o spašavanju, 1989. može biti:

- i. brod (a to znači svaki brod, plovilo ili naprava sposobna za plovidbu)⁶², ali i
- ii. svaka druga imovina koja nije trajno i namjerno učvršćena uz obalu, uključujući vozarinu izloženu riziku.⁶³

Prema tome, točna je konstatacija da definicija predmeta spašavanja iz Konvencije o spašavanju, 1989. u cijelosti obuhvaća pojam potonulih stvari koji smo gore u tekstu detaljno analizirali.

Međutim, smatramo da sve to nikako nije dovoljno da bi se institut vađenja potonulih stvari iz ranijeg domaćeg pomorskog prava mogao izjednačiti s pomorsko-

⁶¹ Podsjećamo, u domaćem pravu potonula stvar znači bilo koju stvar koja je potonula u moru, dakle nalazi se na morskom dnu, ali i nasukane plovne objekte. O značenju i opsegu pojma potonule stvari vidi opširnije *supra*.

⁶² Konvencija o spašavanju, 1989., čl. 1. t. b).

⁶³ *Ibid.*, čl. 1. t. c).

правним институтом спаšаванја како га уређује Конвенција о спаšаванју, 1989. Чини нам се да је до погрешног изједначавања ових института дошло понајвише због кључног пропуста разликовања између *стварног* и *правног значења вађења потонулих ствари*, те због поистовјечивања стварног појма *операције спаšаванја и поморско-правног института спаšаванја*.

3.3.c. *Имовинскоправна природа института спаšаванја по Конвенцији о спаšаванју, 1989.*

Конвенција о спаšаванју, 1989. уређује имовинскоправни однос између спаšаватеља и власника спаšаване имовине, њихове међусобне обвезе, тј. дужности (arg. Конвенција о спаšаванју, 1989., чл. 8.), особито штитећи права и интересе спаšаватеља из тог односа (награда за спаšаванје, посебна накнада, založna права на спаšаваној имовини, и сл.), те налажући и власнику спаšаване имовине и спаšаватељу примјену дуžне па̀жње у спречавању или смањенју штете за околиш приликом извршавања операција спаšаванја. Конвенција уређује прије свега њихов извануговорни однос, дакле ријеч је о извануговорном институту спаšаванја који се примјенује *ex lege* кад год се испуне прописане претпоставке за његову примјену. Уговором странке могу искључити примјену Конвенције у цијелости или дјеломично (arg. Конвенција о спаšаванју, 1989., чл. 6.).⁶⁴ Овдје је занимљиво истакнути да је намјера писача Конвенције од самог почетка припремних радова управо и била строго се ограничити на имовинскоправни аспект извануговорног спаšаванја, о чему свједоче документи Правног одбора IMO-а.⁶⁵ Тако суkladно ставку 1. чланка 5. Конвенције о спаšаванју, 1989.:

64 Pri tome, po čl. 7. Konvencije o spašavanju, 1989. “[u]govor ili bilo koji uvjet u ugovoru, mogu biti poništeni ili izmijenjeni, ako:

- a) je ugovor bio sklopljen pod nedozvoljenim utjecajem ili pod utjecajem opasnosti, pa su njegovi uvjeti nepravedni ili
- b) je isplata po ugovoru prekomjerno visoka ili niska u odnosu na stvarno pružene usluge.”

65 Tako npr. iz izvještaja Правног одбора IMCO-а s његове четрдесете сједнице, 1979. године, IMCO LEG XL/5, 19.6.1979., произлази да је Правни одбор IMCO-а затражио CMI (Међународни поморски одбор) да “размотри начела приватног права спаšаванја, усмјеравајући своја истраживања на Конвенцију за изједначавање неких правила о пу̀жанју помоћи и спаšаванју на мору, 1910. s Протоколом из 1967. То разматрање не треба обухватити питања интервенције обалне државе нити надзора операција спаšаванја од стране јавних власти у контексту интервенције. [...] CMI треба водити рачуна о томе да су питања везана за уговор о спаšаванју предмет друге расправе те да се њима, као и питањима јавног права CMI не треба бавити.” CMI је доиста и остао у заданим оквирима формулирајући Нацрт конвенције о спаšаванју у Montrealу, 1981. Види “*CMI Report to the International Maritime Organization – IMO on the draft international convention on salvage approved by the XXXII International Conference of the CMI held in Montreal, May 1981 and designed to replace the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Assistance and Salvage at Sea made in Brussels on 23 September 1910*”, IMO LEG 52/4, 3.7.1984., Annex 2.

“Ova Konvencija neće utjecati na odredbe nacionalnog prava niti na bilo koju međunarodnu konvenciju koja se odnosi na operacije spašavanja što ih obavlja javna vlast ili koje se obavljaju pod njezinim nadzorom.”

To se primjerice odnosi na Konvenciju o intervenciji⁶⁶ koja je u vrijeme usvajanja Konvencije o spašavanju, 1989. već bila na snazi. Međutim, jednako će se tako citirana odredba odnositi i na WRC konvenciju kada ona stupi na snagu.

Nadalje, stavkom 3. članka 5. Konvencije o spašavanju, 1989. propisuje se:

“U kojoj se mjeri javna vlast, u sklopu dužnosti da obavlja akcije spašavanja, može koristiti pravima i pravnim sredstvima, predviđenima u ovoj Konvenciji, odredit će se po pravu one države u kojoj se takva vlast nalazi.”

Pri tome se uvažava činjenica da i u takvim akcijama spašavanja najčešće sudjeluju specijalizirana trgovačka društva spašavatelja, pa je stavkom 2. istog članka Konvencije propisano:

“Međutim, spašavatelji koji obavljaju takve operacije spašavanja, bit će ovlašteni koristiti se pravima i pravnim sredstvima predviđenima u ovoj Konvenciji za operacije spašavanja.”

Konačno, izričito je propisano člankom 9. Konvencije o spašavanju, 1989. da ona ne utječe na pravo obalne države da sukladno općepriznatim načelima međunarodnog prava poduzme mjere za zaštitu svoje obale ili povezanih interesa od onečišćenja ili prijetnje onečišćenjem uslijed pomorske nezgode, odnosno da poduzme djelovanja u vezi takve nezgode za koja se razborito može očekivati da će uroditi većim štetnim posljedicama, uključujući pravo obalne države za izdavanje naloga glede operacija spašavanja. Dakle, Konvencija o spašavanju, 1989. se izričito ograđuje od prava obalne države na intervencije u vezi pomorskih nezgoda radi zaštite svojih javnih interesa, a to naravno posebno uključuje i obvezno uklanjanje podrtina.

Iz izloženog slijedi da pomorskopravni institut spašavanja ne regulira nikakva javnopravna pitanja vezana za bilo kakvu intervenciju ili nadzor države nad operacijama spašavanja, vađenja niti uklanjanja podrtina i drugih potonulih stvari, tj. stvari koje se nađu u moru, a nisu trajno i namjerno učvršćene uz obalu. Osim toga, institut spašavanja ne regulira niti građanskopravnu odgovornost vlasnika potonule stvari, odnosno podrtine, za troškove njenog obveznog uklanjanja. Obveza vlasnika opasne podrtine da je ukloni te režim odgovornosti vlasnika podrtine za troškove njenog lociranja, označavanja i uklanjanja predmet su posebnog pomorskopravnog instituta uklanjanja podrtine.

Smatramo da su osobitosti instituta uklanjanja podrtine i instituta spašavanja općeprisutne. Njihovo međusobno razlikovanje pravno je nužno. To prvenstveno

⁶⁶ Vidi bilj. 20.

slijedi iz okolnosti da se kod spašavanja i uklanjanja podrtina pojavljuju specifični pravni problemi za svaki od njih, a oni nameću potrebu postojanja specijalnih pravnih normi. Također, specijalni međunarodni ugovori za područje pravnog uređenja spašavanja i uklanjanja podrtina neosporno potvrđuju osobitosti svakog od ovih instituta. Interpretacijom odredbi Konvencije o spašavanju, 1989. i WRC konvencije može se zaključiti da one ne izjednačuju ta dva instituta, štoviše upravo njihova odvojena kodifikacija na međunarodnoj razini i postojanje niza specifičnih normi kojima se pravno uređuje postupanje s opasnim podrtinama i spašavanje potvrđuju njihovu specifičnost i autonomnost.

Specijalne odredbe koje sadrži WRC konvencija adresirane su na upisanog vlasnika broda te zapovjednika i brodaru. Oni su obvezni poduzeti čitav niz mjera i aktivnosti specifičnih za materiju koju konvencija uređuje, tj. za obvezno uklanjanje podrtina. Vlasnik broda dužan je pribaviti brodu odgovarajuće osiguranje ili drugo financijsko jamstvo radi pokrića odgovornosti prema ovoj konvenciji, a to je građanskopravna odgovornost za troškove lociranja, označavanja i uklanjanja podrtine. Također, uklanjanje podrtina WRC konvencijom je regulirano kao obveza upisanog vlasnika u odnosu prema obalnoj državi koja je ugrožena opasnom podrtinom. Zapovjednik broda ili brodar dužni su prijaviti da je brod sudjelovao u pomorskoj nezgodi u kojoj je nastala podrtina. WRC konvencija predviđa i dužnosti ugrožene države koja mora upozoriti pomorce i zainteresirane države na postojanje podrtine, procijeniti opasnost, locirati podrtinu i obilježiti podrtinu.⁶⁷

Dakle, može se reći da WRC konvencija i institut uklanjanja podrtine općenito uravnotežuju prava i dužnosti ugrožene države i vlasnika podrtine. S druge strane, Konvencija o spašavanju, 1989. i institut spašavanja uređuju imovinske odnose između spašavatelja s jedne i vlasnika spašavane imovine s druge strane.

U nastavku ukazujemo na jasno razgraničenje između instituta uklanjanja podrtine i spašavanja koje se očituje i u samom tekstu WRC konvencije.

3.3.d. Definicija podrtine

Definicija podrtine iz WRC konvencije, a koju je u potpunosti hrvatski zakonodavac implementirao u PZ, već sama po sebi pokazuje da se poštuje razlika između spašavanja i uklanjanja podrtina. Naime, po toj definiciji u opseg pojma *podrtina*

⁶⁷ Mjere propisane WRC konvencijom dužna je poduzeti država na čijem području je podrtina fizički locirana. Međutim, podrtina može predstavljati opasnost za više država, a ne samo za onu u kojoj je fizički locirana. Zbog specifičnog zemljopisnog položaja primjerice država na Mediteranu, Baltiku i drugih Europskih pomorskih država, više država može biti potencijalno ugroženo podrtinom, pa je važno određivanje točne lokacije podrtine i upozoravanje drugih država ugroženih podrtinom te obveza savjetovanja i sa tim državama.

između ostalog ulazi i brod koji će uskoro potonuti ili se nasukati, ili se to opravdano može očekivati, ukoliko još nisu poduzete učinkovite mjere radi pomoći brodu ili bilo kojoj imovini u opasnosti (WRC konvencija, čl. 1. t. 4. d.). To znači, ako su djelotvorne (učinkovite) akcije spašavanja u tijeku brod se neće smatrati podrtinom u smislu odredbi WRC konvencije koja regulira obvezno uklanjanje podrtina. Rabi se izraz *učinkovite mjere* (eng. *effective measures*) kako bi se omogućilo nadležnim tijelima da interveniraju ako nisu zadovoljni s tijekom poduzetih operacija radi postizanja brzog i učinkovitog spašavanja. Drugim riječima, tek ako utvrde da nisu poduzete učinkovite mjere radi pomoći brodu, nadležna državna tijela moći će narediti uklanjanje (broda) podrtine koja predstavlja opasnost za sigurnost plovidbe, morski okoliš ili druge povezane interese.

3.3.e. Slično činjenično stanje u podlozi instituta uklanjanja podrtine i instituta spašavanja

Za poredbenu analizu spašavanja i uklanjanja podrtina relevantno je da isto činjenično stanje može biti u podlozi tih dvaju instituta, pa to dovodi do toga da nije u pojedinim situacijama jednostavno odvojiti spašavanje od uklanjanja podrtine. Naime, u konkretnom slučaju, operacije mogu započeti s ciljem spašavanja, a onda se transformirati u uklanjanje podrtine. Nerijetko je riječ o operacijama koje su po svojoj stvarnoj prirodi operacije spašavanja, barem do onog trenutka kada postane jasno da se više nema što spašavati, nakon čega operacije postaju uklanjanje podrtine.⁶⁸ Međutim, teza da je u podlozi primjene i jednog i drugog pomorskopavnog instituta često isto ili vrlo slično činjenično stanje ne ostavlja mogućnost zaključku da su to kongruentni instituti i da među njima nema jasne razlike. Izjednačavanje ovih dvaju instituta nije pravno prihvatljivo i dovodi do sasvim pogrešnih atribucija. Već je iz teksta same WRC konvencije vidljivo da su njeni pisci uvidjeli i uvažili mogućnost primjene oba ova pomorskopavna instituta na isto činjenično stanje. U tom smislu relevantan je čl. 9. st. 4. WRC konvencije⁶⁹ koji predviđa da je vlasnik broda slobodan ugovoriti s bilo kojim spašavateljem ili drugom osobom uklanjanje podrtine koja predstavlja opasnost. Prije početka operacija uklanjanja nadležna država ovlaštena je odrediti uvjete za takvo uklanjanje u mjeri u kojoj je to potrebno da uklanjanje protekne u skladu sa zahtjevima sigurnosti plovidbe i zaštite morskog okoliša. Ovdje, iako se govori o uklanjanju podrtine, jer je s javnopravnog aspekta

⁶⁸ Leslie J. Buglass, *Salvage and the marine insurance industry*, *Proceedings of the International Symposium on Marine Salvage*, New York City, October 1979, Marine Technology Society, Washington D.C., 1980., str. 150.

⁶⁹ Relevantan je i njemu sličan čl. 5. st. 4. t. b. WRC konvencije, koji se primjenjuje na uklanjanje podrtina lociranih na teritoriju obalne države.

riječ o obveznom uklanjanju pod nadzorom obalne države, u stvari se s privatno-pravnog aspekta može raditi o spašavanju. Naime, mogli bismo reći da je s aspekta obveznog uklanjanja podrtine granica javnog interesa da se intervenira u odnosne stvarne operacije tamo gdje su učinkovite mjere uklanjanja u tijeku pod uvjetom da su ispunjeni svi javni zahtjevi sigurnosti plovidbe i zaštite morskog okoliša. Preko te granice vlasnik imovine koja je predmet uklanjanja ima slobodu ugovaranja odnosnih operacija uklanjanja s izvođačem radova, tj. s profesionalnim spašavateljem po svom izboru. Taj ugovor može čak biti i klasičan ugovor o spašavanju. Upravo stoga, čl. 11. st. 2. WRC konvencije predviđa granicu između primjene dvaju predmetnih instituta uklanjanja podrtine i spašavanja:

“U onom opsegu u kojem se mjere iz ove Konvencije smatraju spašavanjem po mjerodavnom nacionalnom pravu ili po nekoj međunarodnoj konvenciji, to pravo, odnosno konvencija primijenit će se na pitanja nagrade ili naknade spašavateljima, uz isključenje odredbi iz ove Konvencije.”

3.3.f. Opasnost kao element instituta spašavanja i instituta uklanjanja podrtine

I kod instituta spašavanja i kod uklanjanja podrtine mora biti prisutan element opasnosti. Postojanje opasnosti je pretpostavka za aktivnosti koje normira WRC konvencija.⁷⁰ Opasnost je konstitutivni element i za primjenu pomorskopavnog instituta spašavanja. Međutim, upravo interpretacijom pojma opasnosti kod spašavanja i kod uklanjanja podrtine dolazi se i do ključne razlike ovih dvaju instituta. Za primjenu odredbi o spašavanju nužno je da se imovina koja je predmet spašavanja nalazi u opasnosti na moru. Ta je pretpostavka sadržana u definiciji operacija spašavanja po Konvenciji o spašavanju, 1989. u čl. 1. st. 1. t. a). Također, i prema PZ-u pretpostavka za primjenu odredbi o spašavanju jest da je riječ o imovini koja se zatekla u opasnosti na moru (PZ, čl. 760.). S druge strane, opasnost u kontekstu uklanjanja podrtine uzima se u sasvim drugom značenju. Prema WRC konvenciji (čl. 1. st. 1. točka 5.) opasnost je obilježje same podrtine. Dakle, za primjenu odredbi o obveznom uklanjanju podrtina po WRC konvenciji mora biti ispunjena pretpostavka da je riječ o podrtini koja predstavlja opasnost. Ta je opasnost definirana kao svaka okolnost ili prijetnja a) koja dovodi u opasnost ili ometa plovidbu ili b) od koje se opravdano mogu očekivati velike štetne posljedice za morski

⁷⁰ Ako se utvrdi da opasnost postoji, tada nastaju mnogobrojne obveze za ugroženu državu i vlasnika, o njima opširnije i u radu: Vesna Skorupan Wolff, Ranka Petrinović, *Međunarodna konvencija o uklanjanju podrtina*, *Poredbeno pomorsko pravo – Comparative Maritime Law*, god 47 (2008) br. 162, str. 109-134.

okoliš ili obalu ili povezane interese jedne ili više obalnih država.⁷¹ Razlikovanje se temelji na tome je li cilj otkloniti opasnost koju podrtina predstavlja, ili je cilj brodu ili drugoj imovini izloženoj opasnosti na moru pružiti pomoć, dakle, spasiti ih od opasnosti koja im prijete. U prvom slučaju, tj. kod uklanjanja podrtine riječ je o opasnosti koju podrtina predstavlja za sigurnost plovidbe, okoliš, prirodna bogatstva i druge povezane interese, a u drugom slučaju, tj. kod spašavanja riječ je o opasnosti za sam brod, njegov teret odnosno drugu imovinu koja može biti predmet spašavanja.

Uklanjanje podrtine i spašavanje dva su pravna instituta proizašla iz dva sasvim različita sklopa interesa koji su uvjetovali njihov paralelan i odvojen razvoj.

3.3.g. *Privatni interes nasuprot javnom interesu*

Spašavanje je vođeno zaštitom privatnog interesa i ono je prvenstveno usmjereno na pomoć brodu, teretu ili drugoj imovini izloženoj opasnosti na moru s ciljem njihovog spašavanja i očuvanja od djelomičnog ili potpunog uništenja. Primarna svrha spašavanja je zaštita imovine.⁷² S druge strane, uklanjanje podrtine poduzima se u javnom interesu, a primarna zadaća je spriječiti ili umanjiti opasnost koju podrtina predstavlja za sigurnost plovidbe, morski okoliš ili obalu i interese obalne države. Dakle, motivacija za spašavanje je očuvanje imovine u opasnosti, tj. to je privatni ekonomski interes. S druge strane, kod uklanjanja podrtine motivacija je javni interes da se brod ili druga imovina uklone, čak i pod cijenu njihovog potpunog uništenja, zbog opasnosti koju oni predstavljaju za obalnu državu i njeno stanovništvo. Stoga, obveza uklanjanja podrtine i poduzimanja drugih mjera predviđenih institutom uklanjanja podrtina nastaju kad se utvrdi da je podrtina opasna, bez obzira na to ima li podrtina komercijalnu vrijednost. Za razliku od toga, spašavanje je motivirano upravo komercijalnom vrijednošću imovine koja se spašava. Pri tome treba naglasiti da i opasne podrtine također mogu imati značajnu komercijalnu vrijednost, no ona neće utjecati na odnose iz pomorskopravnog instituta uklanjanja podrtine. Eventualno, na odnose iz uklanjanja podrtine mogu utjecati neka njena druga obilježja kao što su njena arheološka ili povijesna vrijednost, značaj spomenika ili kulturne baštine, i sl.

⁷¹ Procjena opasnosti vrši se na temelju kriterija koje propisuje WRC konvencija. Primjerice, relevantni su: vrsta, veličina i građa podrtine, dubina mora na tom području, blizina brodskih ruta ili separacijskih zona, gustoća i frekvencija prometa, priroda i količina tereta na podrtini, količina i vrste ulja, topografija podmorja na tom području i sl.

⁷² Ova obilježja spašavanja ističu i drugi autori: Rachel Lin, *Salvage Rights and Intellectual Property: Are Copyright and Trademark Rights Included in the Salvage Rights to the R.M.S. Titanic?* *Tulane Maritime Law Journal*, vol. 23 (1999) p. 488.

3.3.h. Element zaštite okoliša

Zajedničko je spašavanju i uklanjanju podrtina to što oba ta instituta reguliraju odnose iz interventnih operacija na moru, a posebno je u tom smislu zaštita okoliša u modernom razvoju tih instituta postala njihov zajednički element. Općenito posljednjih desetljeća čitav sustav pomorskog prava inspiriran je zaštitom morskog okoliša, pa tako i ova dva pomorskopravna instituta koja danas čine sastavni dio pravnog sustava interventne zaštite morskog okoliša. Ova sličnost posebno je naglašena donošenjem nove Konvencije o spašavanju iz 1989. godine kojom je pravni institut spašavanja dobio nove atribute. Primarnom motivu očuvanja imovine izložene opasnosti na moru danas je pridodana i potreba za zaštitom morskog okoliša. Zbog toga je u suvremeno doba pravo spašavanja doživjelo korjenite promjene, pa danas spašavanje postoji i kao mjera zaštite morskog okoliša.⁷³ Tradicionalno načelo spašavanja “bez uspjeha, nema nagrade” i striktna primjena vrijednosti spašene imovine kao maksimalnog iznosa nagrade za spašavanje destabiliziraju spašavatelja u općekorisnoj društvenoj akciji spašavanja brodova kada su zbog okolnosti slučaja mali izgledi da se ostvari uspjeh u spašavanju imovine ili je u pitanju relativno mala vrijednost spašavane imovine o kojoj ovisi nagrada spašavatelju. Stoga je u uređivanju imovinskopravnih odnosa kod spašavanja bilo nužno propisati nova načela kako bi se poticali spašavatelji u ostvarivanju korisnog rezultata u zaštiti trećih osoba od štetnih posljedica onečišćenja morskog okoliša.⁷⁴ Prije svega riječ je o uvođenju tzv. sustava sigurnosne mreže, tj. instituta posebne naknade spašavatelju koja predstavlja garanciju da će spašavatelju biti naknađeni troškovi za uložene napore spašavanja, čak i kada akcije nisu bile uspješne odnosno kada zarađena nagrada za spašavanje zbog male spašene vrijednosti nije dovoljno velika da bi pokrila te troškove.

Eventualno bi se moglo pokušati s argumentom da spomenuta nova obilježja instituta spašavanja, koja u taj institut uvode element zaštite okoliša, ublažavaju ili

⁷³ Odredbe Konvencije o spašavanju, 1989. implementirane su i u PZ-u. Tako je hrvatski zakonodavac vodio računa o značenju spašavanja za zaštitu morskog okoliša i to kroz definiciju “šteta morskog okolišu” (PZ, čl. 761. st. 1. t. 4.), isticanje dužnosti u sprječavanju ili umanjenju štete za okoliš (čl. 772.), mjerila za utvrđivanje nagrade za spašavanje, propisivanje novog pravnog instituta “posebne naknade” u kojem se priznaju barem troškovi spašavatelja broda koji je svojim teretom prijetio štetom za morski okoliš, čak i ako taj spašavatelj nije uspio u spašavanju (PZ, čl. 775. st. 1.). Ako je pak bilo uspjeha u sprječavanju ili umanjenju štete za okoliš, ta se posebna naknada može povećati i do 100 % od troškova koje je spašavatelj uložio (PZ, čl. 775. st. 2).

⁷⁴ Ivo Grabovac, Hrvatski pravilnik o mjestima zakloništa (u povodu slučaja turskog broda “Und Adryatik”), *Jadranska meteorologija – The Adriatic Meteorology*, (2009), vol. LIV, str. 34-38; Ranka Petrinović; Bisera Plančić, Hrvatsko pravo spašavanja u uvjetima europskih integracija, *Poredbeno pomorsko pravo – Comparative Maritime Law*, 46 (2007), 161, str. 123 – 144.

čak ukidaju strogu podjelu spašavanja i uklanjanja podrtina. U prilog tome moglo bi se isticati da uspjeh operacija spašavanja imovine više nije jedini motiv za poduzimanje tih akcija, već da, kao i kod uklanjanja podrtina motiv za poduzimanje spašavanja postaje javni interes zaštite okoliša. Moglo bi se čak pokušati tvrditi da se spašavanje koje nije imalo koristan rezultat u smislu očuvanja spašavane imovine, ali temeljem kojeg je spašavatelj zaradio posebnu naknadu djelujući u cilju sprječavanja nastanka štete okolišu, može izjednačiti s uklanjanjem podrtine, pri čemu bi posebna naknada predstavljala trošak uklanjanja podrtine. Smatramo da su tako izloženi argumenti neodrživi. Element zaštite okoliša uistinu je korjenito izmijenio tradicionalno poimanje spašavanja, utoliko što je uvođenje sustava sigurnosne mreže značilo odmak od prastarog načela “bez uspjeha, nema nagrade” s kojim se pomorskopravni institut spašavanja poistovjećivao još od antičkih vremena. Međutim, opisana inovacija ujedno nije utjecala na ostale bitne elemente spašavanja. Spašavanje kao *ex lege* pomorskopravni institut primjenjuje se kada se ispuni minimum pretpostavki: a) mora biti riječ o operacijama spašavanja, tj. operacijama usmjerenim na pružanje pomoći i spašavanje imovine; b) predmet spašavanja mora biti određena vrsta imovine;⁷⁵ c) mora postojati element opasnosti mora (ili drugih plovnih putova) kojoj je imovina izložena. Ako se ne ispune navedene pretpostavke, nema mjesta primjeni bilo koje odredbe instituta spašavanja pa tako niti odredbi o posebnoj naknadi. Prema tome, i dalje je osnovni cilj i prvenstvena motivacija spašavanja pružanje pomoći unesrećenom brodu, njegovom teretu ili drugoj imovini izloženoj opasnosti na moru. Element zaštite okoliša nije konstitutivni element pravnog instituta spašavanja, no on je njegov vrlo važan sporedni element. Element zaštite okoliša, u spašavanje se uvodi: a) kao jedan od kriterija za utvrđivanje visine tradicionalne nagrade; b) kao obveza spašavatelja s jedne te vlasnika broda, zapovjednika i vlasnika druge spašavane imovine s druge strane da prilikom spašavanja posvete dužnu pažnju u sprječavanju ili smanjenju štete za okoliš; c) kao pretpostavka za spašavateljevo pravo na posebnu naknadu. Tradicionalna nagrada za spašavanje utemeljena na načelu “bez uspjeha, nema nagrade” i nadalje ostaje glavni oblik naknade za usluge, trud i napore spašavatelja. Posebna naknada predstavlja samo dopunsku garanciju spašavatelju i stimulaciju za njegovo dobrovoljno upuštanje u intervencije spašavanja onda kada su izgledi za uspjeh mali ili kada je vrijednost spašavane imovine niska u odnosu na složenost i očekivane troškove spašavanja, pa se ne može očekivati zadovoljavajuća nagrada za spašavanje.

⁷⁵ To može biti brod, brodica, jahta, svaka naprava sposobna za plovidbu osim plutajućih i nepomičnih odobalnih objekata kad su na lokaciji uposljeni na istraživanju podmorja, iskorištavanju ili proizvodnji, te bilo koja druga imovina koja nije trajno i namjerno učvršćena uz obalu, uključujući vozarinu ako je izložena riziku.

3.3.i. Odgovornost za troškove uklanjanja podrtine nasuprot odgovornosti vlasnika spašavane imovine

Institut uklanjanja podrtina između ostalog regulira građanskopravnu odgovornost vlasnika podrtine za troškove lociranja, označavanja i uklanjanja podrtine. Dakle, vrsta, temelj i ograničenje odgovornosti za naknadu troškova obveznog uklanjanja podrtine uređeni su u okviru instituta uklanjanja podrtine. Tako npr. WRC konvencija propisuje objektivnu odgovornost brodar⁷⁶ (WRC konvencija, čl. 10., st. 1.) za troškove lociranja, označavanja i uklanjanja podrtine, uz mogućnost oslobođanja od odgovornosti u samo tri slučaja:

- (a) ako dokaže da je pomorska nesreća rezultat ratnih zbivanja, neprijateljstva, građanskog rata, pobune ili prirodne pojave izvanredne, neizbježne i neodoljive naravi;
- (b) ako dokaže da je pomorska nesreća u cijelosti prouzročena radnjom ili propustom treće osobe učinjenima s namjerom prouzročenja štete;
- (c) ako dokaže da je pomorska nesreća u cijelosti prouzročena nepažnjom ili drugim štetnim činom Vlade ili drugog javnog tijela odgovornog za održavanje svjetala ili drugih navigacijskih pomagala u izvršavanju te funkcije.

Tu odgovornost brodar može ograničiti sukladno bilo kojem mjerodavnom nacionalnom ili međunarodnom sustavu ograničenja odgovornosti, kao što je Međunarodna konvencija o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine, London, 1976.⁷⁷, s naknadnim izmjenama (WRC konvencija, čl. 10., st. 2.). Dakle, WRC konvencija ne ustanovljava posebni sustav ograničenja odgovornosti za troškove lociranja, označavanja i uklanjanja podrtine već upućuje na postojeći mjerodavni sustav ograničenja. Postoje i drugi sustavi općeg ograničenja odgovornosti za pomorske tražbine, osim LLMC-a 1976.⁷⁸ K tome, neke države ustanovljavaju svoje vlastite nacionalne sustave ograničenja odgovornosti brodar različite od međunarodnih, osobito kad je riječ o uklanjanju podrtine. Naime, LLMC 1976. ostavlja mogućnost državama da prilikom obvezivanja LLMC-om 1976. izjave rezervu neprimjenjivanja LLMC-a 1976. na pomorske tražbine koje se odnose na uklanjanje podrtine,

⁷⁶ Upotrebljavamo pojam brodar koji u kontekstu Konvencije o uklanjanju podrtina znači upisani vlasnik broda.

⁷⁷ Dalje u tekstu LLMC 1976.

⁷⁸ Predmetnu materiju na međunarodnoj razini reguliraju i Međunarodna konvencija za ujednačavanje nekih pravila o ograničenju odgovornosti vlasnika pomorskih brodova, Bruxelles, 1924. te Međunarodna konvencija o ograničenju odgovornosti vlasnika pomorskih brodova, Bruxelles, 1957. s Protokolom iz 1979.

upravo stoga što mnoge države insistiraju na svojim posebnim sustavima ograničenja odgovornosti za uklanjanje podrtine.⁷⁹

Republika Hrvatska je takvu rezervu i izjavila prilikom obvezivanja LLMC-om 1976.⁸⁰ To znači da se u nas LLMC 1976./1996. ne primjenjuje na “tražbine zbog podizanja na površinu, uklanjanja, uništenja ili činjenja neškodljivim broda koji je potonuo, pretrpio brodolom, nasukao se ili je napušten, uključujući i sve što je na brodu ili je bilo na brodu”⁸¹ kao i na tražbine zbog uklanjanja, uništenja ili činjenja neškodljivim tereta na brodu”⁸². PZ k tome ne uspostavlja niti posebni sustav ograničenja odgovornosti brodarara za ove vrste tražbina. U Glavi I Dijela šestog PZ-a sadržane su odredbe o općem ograničenju odgovornosti brodarara, ali su tražbine iz naslova spašavanja izričito isključene iz primjene tih odredbi (PZ, čl. 389. t. a.). To je načelno u skladu i s rješenjem iz čl. 3. a), LLMC 1976./1996., ali je problem u tome što su u PZ-u od 2004. godine ukinute posebne odredbe o vađenju potonulih stvari, uključujući i posebne odredbe o odgovornosti za troškove uklanjanja podrtine, koje su postojale u PZ-u 1994. Kako je vađenje potonulih stvari, uključujući i uklanjanje podrtine s privatnopravnog aspekta u pozitivnom PZ-u izjednačeno sa spašavanjem, ishod jest taj da se po PZ-u odgovornost za troškove uklanjanja podrtine ne može ograničiti. To je samo jedan u nizu nelogičnih i nepoželjnih rezultata pogrešnog podvođenja odnosa iz uklanjanja podrtine pod institut spašavanja.

Nije jasno zašto naš zakonodavac nije razdvojio institut spašavanja i institut uklanjanja podrtina, već ih je naprotiv pogrešno izjednačio. Naime, u Glavi II, Dijela osmog PZ-a kojim se uređuje spašavanje⁸³ sadržane su i odredbe koje u stvari govore o uklanjanju podrtina. U odredbi st. 1. čl. 785. PZ-a propisano je: “ako brod ili druga imovina [...] predstavlja ili može predstavljati opasnost [...] teritorijalno nadležna lučka kapetanija rješenjem će narediti njezinu vlasniku da u primjerenom roku poduzme mjere za uklanjanje takve imovine”. U odredbi st. 2. čl. 785. PZ-a propisuje se da će kapetanija na trošak i rizik vlasnika imovine organizirati njezino uklanjanje, ako vlasnik ne postupi sukladno rješenju kapetanije kojim mu je naređeno uklanjanje. Odredba st. 3. čl. 785. PZ-a govori o tome da će kapetanija i bez prethodnog donošenja rješenja odlučiti o poduzimanju

⁷⁹ Vidi LLMC 1976. kako je izmijenjena Protokolom iz 1996. (dalje u tekstu LLMC 1976./1996.), čl. 18. st. 1. i čl. 2., st. 1., t. d) i e).

⁸⁰ Vidi članak 3. Zakona o potvrđivanju (ratifikaciji) Konvencije o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine, Narodne novine br. 2/1992.

⁸¹ Tj. tražbine navedene u LLMC 1976/1996, čl. 2., st. 1., t. d).

⁸² Tj. tražbine navedene u LLMC 1976/1996, čl. 2., st. 1., t. e).

⁸³ Čl. 760. PZ-a glasi: “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.”

uklanjanja ako brod ili druga imovina koja može biti predmetnom spašavanja predstavlja neposrednu opasnost.

U PZ-u više nema posebnih odredbi o odgovornosti za naknadu troškova uklanjanja podrtine. Odredbe o uklanjanju podrtine podvedene su pod spašavanje te su ovi instituti pogrešno izjednačeni. Proizlazi da se na odnos između vlasnika podrtine i spašavatelja kao izvođača radova uklanjanja podrtine u nedostatku ugovora primjenjuju odredbe instituta spašavanja o odgovornosti vlasnika spašavane imovine (arg. PZ, čl. 774. st. 1.). Konkretno, centralne odredbe instituta spašavanja koje reguliraju odgovornost vlasnika spašavane imovine su:

- a) odredbe o nagradi za spašavanje za koju tražbinu spašavatelja solidarno odgovaraju svi vlasnici spašene imovine proporcionalno njihovim spašenim vrijednostima (PZ, čl. 771. i 774.); i
- b) odredbe o posebnoj naknadi za koju tražbinu spašavatelja odgovara vlasnik spašavanog broda (PZ, čl. 775.).

Pri tom je odgovornost vlasnika spašene imovine za tražbinu spašavatelja ovdje navedenu pod točkom a) ograničena na iznos spašene vrijednosti njegove imovine (arg. PZ, čl. 771. st. 2.), dok je odgovornost vlasnika spašavanog broda za tražbinu spašavatelja ovdje navedenu pod točkom b) ograničen na dvostruki iznos spašavateljevih troškova (arg. PZ, čl. 775. st. 2.).

Kao što smo već ranije razjasnili, primjena odredbi o nagradi i posebnoj naknadi kao i drugih odredbi instituta spašavanja (založna prava i prava retencije na spašavanoj imovini, zastara potraživanja, itd.) ne dolaze u obzir kada nisu ispunjene sve pretpostavke za postojanje spašavanja, tj. ako nije riječ o operacijama spašavanja usmjerenim na pomoć imovini izloženoj opasnosti na moru. Premda obvezno uklanjanje podrtine u činjeničnom smislu može koincidirati s operacijama spašavanja, kako smo ranije raspravljali, nerijetko to ipak neće biti slučaj, tj. uklanjanje će se poduzeti na način da to bude čak i pod cijenu potpunog uništenja podrtine.

Prema tome, podvođenje uklanjanja podrtine pod spašavanje i nedostatak odgovarajućih posebnih odredbi o odgovornosti za troškove obveznog uklanjanja podrtine otvaraju veliku pravnu prazninu. Po pitanju imovinskih odnosa između vlasnika podrtine i spašavatelja, pravna praznina postoji u svim onim slučajevima kada uklanjanje podrtine ne koincidira s operacijama spašavanja već se od početka poduzima na način da se podrtina ukloni bez da se pokuša išta od njene vrijednosti sačuvati. Osim toga, uopće nije reguliran imovinskopravni odnos između vlasnika podrtine i države, tj. ne postoje odredbe o temelju, vrsti, opsegu niti ograničenju odgovornosti vlasnika podrtine prema nadležnim tijelima vlasti za naknadu troškova lociranja, označavanja i uklanjanja podrtine. Nisu predviđene niti odredbe o eventualnom pravu retencije i založnom pravu države na podrtini kao niti odredbe o zastari.

3.3.j. Osigurateljni aspekti

Razlika između instituta spašavanja i uklanjanja podrtine s aspekta pomorskog osiguranja je ključna jer su troškovi vezani uz spašavanje imovine, uz iznimku specifičnog instituta posebne naknade, uobičajeno pokriveni osiguranjem te imovine, tj. osiguranjem broda odnosno osiguranjem tereta. S druge strane, troškovi uklanjanja podrtine osiguravaju se kao rizik odgovornosti broдача. Naime, sve odgovornosti broдача vezane za uklanjanje podrtine, uključujući posebno i troškove uklanjanja, tradicionalno su pokrivene uobičajenim P&I osiguranjem.

Kako isto ili slično činjenično stanje može biti podloga i za spašavanje i za uklanjanje podrtine, odlučujući faktor za alociranje troškova između osiguranja broда, osiguranja tereta i P&I osiguranja je trenutak u kojem postane očito da nije isplativo nastaviti sa spašavanjem. Ako je nakon nezgode jasno da uspješno spašavanje nije moguće, onda je, pod pretpostavkom da je uklanjanje podrtine obvezno, trošak operacija uklanjanja naknativ iz P&I osiguranja. Pri tome se, sukladno uobičajenim klupskim pravilima, iz P&I osiguranja naknađuje stvarni trošak operacija, umanjen za eventualnu vrijednost ostataka broда (npr. cijena prodaje broда u staro željezo). Ako je pak izvorna namjera da se poduzetim operacijama brod i/ili teret spase, onda je trošak takvih operacija nagrada za spašavanje, odnosno osiguranikov trošak spašavanja.⁸⁴ Riječ je o operacijama koje su po svojoj prirodi operacije spašavanja, barem do onog trenutka kada postane jasno da se više nema što spašavati, nakon čega operacije postaju uklanjanje podrtine.⁸⁵

Potrebno je razumjeti da su u opisanim slučajevima osiguratelji broда i P&I osiguratelj gotovo redovito izravno uključeni u odlučivanje u vezi poduzimanja i izvođenja operacija. Uostalom oni najčešće izdaju i jamstva za obveze broдача, koja zahtijevaju nadležne države, odnosno spašavatelji. Svaki od osiguratelja pri odlučivanju je vođen motivom da ukupna financijska šteta koja proizađe za njega bude čim manja. Načelno, u interesu je sviju strana da se pronađu rješenja koja će biti općenito najučinkovitija, ali i najekonomičnija. Međutim, nije uvijek slučaj da se interesi osiguratelja broда i P&I osiguratelja u potpunosti preklapaju. Kod opisanih scenarija razilaženja su vezana upravo uz mehanizam raspodjele rizika i osigurateljnu razliku između spašavanja i uklanjanja podrtine.⁸⁶

⁸⁴ Kada su operacije spašavanja poduzete o trošku osiguranika temeljem ugovora između osiguranika kao vlasnika spašavane imovine i spašavatelja koji isključuje primjenu pomorskopravnog instituta spašavanja, onda se radi o osiguranikovim troškovima spašavanja kao posebnoj kategoriji štete iz osiguranja, a ne o nagradi za spašavanje.

⁸⁵ BUGLASS, op.cit. bilj. 68, str. 150.

⁸⁶ Adriana V. Padovan, *Uloga pomorskog osiguranja u zaštiti pomorskog okoliša*, Doktorska disertacija, Sveučilište u Zagrebu, Pravni fakultet, Zagreb, 2011., str. 327.

U kritičnom trenutku procjene isplativosti nastavljenog spašavanja broda može doći do sukoba interesa osiguratelja broda s jedne i P&I osiguratelja s druge strane. Takvu procjenu nije uvijek moguće jednoglasno donijeti, zbog nepredvidivosti relevantnih faktora, kao što su stvarna vrijednost broda u oštećenom stanju u tom trenutku, neizvjesnost daljnjeg tijeka započetih operacija, njihovog ishoda, trajanja i troška. Ako ne interveniraju javne vlasti, takva procjena je predmet odluke brodarara, ali u stvarnoj praksi njegovih osiguratelja. Prvi korak za procjenu jest utvrditi da su se ispunile pretpostavke za postojanje potpunog gubitka.⁸⁷ U takvoj situaciji, kada stvaran opseg i narav svih oštećenja broda nisu niti poznati, može biti prijeporno pitanje kada popravak broda više nije moguć, tj. da li je brod podrtina u stvarnom smislu. Problem može biti i spor između brodarara i osiguratelja, ili njihova neodlučnost o postojanju uvjeta za izvedeni potpuni gubitak, s obzirom da je teško ocijeniti kada više nije moguće spriječiti stvarni potpuni gubitak broda, ili kada bi troškovi spašavanja broda ili sprečavanja nastanka potpunog gubitka mogli premašiti spašenu vrijednost broda, odnosno hoće li troškovi potrebni za popravak oštećenog broda premašiti vrijednost na koju je osiguran. Ako ipak dođe do odluke da se šteta iz osiguranja broda naknađuje kao izvedeni potpuni gubitak⁸⁸, idući korak je da brodar osiguratelju trupa i stroja broda izjavi napuštaj (abandon) broda. Trenutkom prihvata napuštaja po engleskom pravu (*Marine Insurance Act 1995.*, čl. 63. t. 1.), odnosno isplatom štete potpunog gubitka po hrvatskom pravu (PZ, čl.723.), osiguratelj stječe vlasništvo nad podrtinom broda, koja ima stanovitu tržišnu vrijednost, ali on stječe i sva prava i dužnosti osiguranika, pa tako i dužnost uklanjanja podrtine. Ako osiguratelj nije zainteresiran za ostatke broda, jer npr. ne želi preuzeti dužnost uklanjanja podrtine, on se može odreći prava na podrtinu i ne prihvatiti napuštaj. To ga naravno ne oslobađa obveze na isplatu potpunog gubitka za kojeg postoje uvjeti. Međutim, osiguratelj trupa i stroja broda može isplatu osigurnine umanjiti za vrijednost ostataka, točnije za eventualnu razliku između utrška od prodaje podrtine i troška njenog uklanjanja.

⁸⁷ Potpuni gubitak broda može biti stvarni ili izvedeni. Stvarni potpuni gubitak postoji u slučaju: a) potpunog materijalnog gubitka broda (npr. eksplozija ili potonuće na velikoj dubini); b) kada su oštećenja takve naravi i opsega da popravak broda nije moguć, tj. brod je prestao biti stvar te vrste (on je podrtina u stvarnom smislu), c) nestanka broda. Pretpostavke za izvedeni potpuni gubitak broda postoje a) kada nije moguće spriječiti stvarni potpuni gubitak broda, b) kada bi troškovi spašavanja broda u opasnosti ili troškovi sprečavanja nastanka potpunog gubitka premašili spašenu vrijednost broda, c) kad osiguranik zbog ostvarenja osiguranog rizika bude lišen mogućnosti da se slobodno koristi i raspolaže brodom u propisanom ili ugovorenom vremenu, d) kada troškovi potrebni za popravak oštećenog broda premašuju vrijednost na koju je osiguran. U tim slučajevima brod fizički i dalje postoji i nije podrtina u stvarnom smislu, ali su posljedice ostvarenja osiguranih rizika takve naravi i ekonomskog učinka da je razborito smatrati brod potpuno izgubljenim. Vidi opširnije Drago Pavić: *Pomorsko osiguranje, knjiga druga*, Croatia osiguranje d.d. Zagreb, 1994., str. 247-263.

⁸⁸ Opširnije vidi PAVIĆ: *Pomorsko osiguranje II*, *ibid.*, str. 249-251.

Tu može doći do spora jer će i P&I osiguratelj polagati pravo na tu vrijednost za koju će htjeti umanjiti naknadu za troškove uklanjanja podrtine. Ipak, čest je slučaj da troškovi uklanjanja podrtine premašuju njenu tržišnu vrijednost. U takvom će se slučaju osiguratelj trupa i stroja broda redovito odreći prava na podrtinu, a brodar odnosno njegov P&I osiguratelj će snositi trošak obveznog uklanjanja podrtine.⁸⁹

Proizlazi da je kritični trenutak transformacije interventnih operacija iz spašavanja u uklanjanje podrtine povezan s nizom odluka u imovinskopravnoj sferi.⁹⁰ Te odluke, ili njihovo nepravovremeno donošenje, mogu ugroziti konačni ishod operacija.⁹¹ Stoga većina pomorskih država pridržava pravo intervencije. Takav načelni pristup reflektira se i u WRC konvenciji.

Posebno je zanimljivo pitanje obveznog osiguranja odgovornosti za troškove lociranja, označavanja i uklanjanja podrtine, kao inovacije koju donosi WRC konvencija (WRC konvencija, čl. 12). Iako Konvencija o uklanjanju podrtina nije stupila na snagu, 2008. godine su u PZ unesene odredbe o obveznom osiguranju za pokriće troškova lociranja, označavanja i uklanjanja podrtine po uzoru na nju. Ova inovacija PZ-a, kojom se i prije formalnog stupanja na snagu WRC konvencije u Hrvatskoj osigurava primjena nekih njenih ključnih odredbi, načelno je pozitivan napredak u smjeru povećanja standarda sigurnosti plovidbe i zaštite morskog okoliša. Međutim, smatramo da implementacija WRC konvencije u domaće pravo nije primjereno provedena. Izostavljene su relevantne odredbe o temelju odgovornosti brodar za naknadu troškova uklanjanja podrtine, te nije regulirano ograničenje te odgovornosti (WRC konvencija, čl. 10.). Nisu adekvatno regulirane ovlasti države u utvrđivanju opasnosti, lociranju i označavanju podrtine (WRC konvencija, čl. 6., 7. i 8.). Osim vrlo općenitih odredbi o ovlastima nadležne lučke kapetanije u čl. 784. i 785., nema detaljnije utvrđenih prava i obveza države prilikom uklanjanja podrtine (WRC konvencija, čl. 9). Sustav odgovornosti brodar konfuzan je zbog izjednačavanja uklanjanja podrtine sa spašavanjem, koji pravni odnosi su od 2004. godine regulirani istim odredbama PZ-a. Zbog svega toga nije jasan niti temelj niti opseg odgovornosti koja je predmet obveznog osiguranja odgovornosti za troškove lociranja, označavanja i uklanjanja podrtine. Kako je već napomenuto, detaljniju analizu pozitivnog domaćeg prava iz područja uklanjanja podrtine izložiti ćemo u posebnom radu u kojem ćemo iznijeti i obrazložiti i konkretne prijedloge *de lege ferenda*.

⁸⁹ *Ibid.*, str. 256-260.

⁹⁰ PADOVAN, op.cit. bilj. 86, str. 329.

⁹¹ Pomorske nesreće tankera *Torrey Canyon* (1967.) i *Amoco Cadiz* (1978.) primjeri su takvih okolnosti.

4. ZAKLJUČAK

Domaći zakonodavac uklanjanje podrtina normira u okviru odredbi o spašavanju, a najnovijom novelom PZ-a iz 2011. i u okviru odredbi o inspeksijskom nadzoru. Uz to, norme o ovoj iznimno važnoj materiji sa stajališta zaštite morskog okoliša Jadranskog mora i sigurnosti plovidbe u njemu, nalaze se i na drugim mjestima u PZ-u. Specijalne odredbe o vađenju potonulih stvari koje su tradicionalno u domaćem pravu bile u zakonu posebno uređene i obuhvaćale su i odredbe o interventnom uklanjanju podrtina derogirane su PZ-om 2004.

Ocjenjujući to neodgovarajućim rješenjem, ponajprije sa sadržajnog, materijalnopravnog i koncepcijskog te nomotehničkog stajališta autorice ovog rada provele su istraživanje kojim su nastojale potvrditi, dokazati i argumentirati sljedeće teze:

1. Zanimalo nas je znanstveno razlučiti koja specifična obilježja karakteriziraju institut uklanjanja podrtina u odnosu na institute spašavanja, vađenja potonulih stvari i nalaza stvari. Ukoliko je moguće razlikovati ove institute dakle, ukoliko svaki od njih ima određena specifična obilježja, to znači da za svaki od njih trebaju postojati i odgovarajuće pravne norme. Rezultati dobiveni komparativnom analizom pokazuju da u promatranim obilježjima pojedinih instituta postoje važne razlike između uklanjanja podrtina i instituta spašavanja, vađenja potonulih i nalaza stvari u moru. Moguće je izdvojiti više ključnih razlikovnih varijabli između ovih instituta, drugim riječima zaključiti da se oni suštinski i koncepcijski razlikuju, a time je moguće potvrditi hipotezu ovog rada da se radi o različitim pravnim institutima. U radu su temeljito analizirane sve relevantne varijable.
2. Uklanjanje podrtina potrebno je urediti kao zasebni i samostalni pomorskopравни институт koji kao takav ima svoja specifična obilježja. Neodrživ je koncept izjednačavanja uklanjanja podrtina i spašavanja te izostavljanja posebnog normiranja vađenja potonulih stvari. Kompleksnost svakog od ovih instituta u smislu postojanja različitih pravnih pitanja za svaki od njih i specifičnih problema onemogućava da se oni obuhvate jedinstvenom regulacijom.
3. Postoje brojni elementi po kojima su ovi instituti međusobno slični, a također nisu rijetki primjeri u praksi koji pokazuju da ponekad dolazi do njihove istodobne primjene na isto činjenično stanje. Tako operacije spašavanja u faktičnom smislu mogu biti u podlozi različitim pravnim odnosima, a ne nužno samo pomorskopravnom institutu spašavanja, međutim to ne znači da se radi o istim institutima. U radu se nastojalo dokazati da određene po-

dudarnosti i sličnosti ne mogu biti podloga za kongruentno tretiranje ovih instituta.

4. Nerazumijevanje suštinskih i koncepcijskih pitanja može dovesti do pogrešne simplifikacije i do stanja artifičijelnog preklapanja ovih instituta u zakonu. S obzirom na analizu materije provedenu u ovom radu dolazi se do zaključka da je to pogrešan pristup i neodgovarajuće pravno uređenje materije. Kongruentno tretiranje promatranih instituta nije pravno prihvatljivo i dovodi do sasvim pogrešnih atribucija.
5. Temeljem dobivenih rezultata gotovo sigurno možemo zaključiti da je uklanjanje bitnih odredbi o vađenju potonulih stvari u domaćem pravu stvorilo pravnu prazninu u domaćem zakonodavstvu u pogledu normiranja mnogih važnih pitanja iz ove materije. To dovodi do krajnje nelogičnih i sasvim neprimjerenih pravnih rješenja u konkretnoj primjeni zakona u praksi.
6. Nedosljedna, a na mjestima i pogrešna uporaba relevantnih pojmova u zakonskom tekstu (uklanjanje, vađenje, spašavanje, podrtina, brod ili druga imovina koja predstavlja opasnost i sl.) dovodi do konfuznih konstrukcija pravnih normi i može proizvesti poteškoće i nejasnoće u praktičnoj primjeni ovih teoretski jasno odijeljenih pojmova i instituta.
7. U okviru analize ključnih odredbi i pojmova iz WRC konvencije dolazi se do zaključka da u PZ-u nije provedena odgovarajuća implementacija WRC konvencije. Bitna je spoznaja da i rezultati ovog rada upućuju na potrebu izmjena PZ-a o čemu će detaljno biti govora u posebnom radu istih autorica. Na ovom mjestu važno je istaknuti da bi cjelovito akceptiranje WRC konvencije u domaće pravo doprinijelo prevladavanju neujednačenosti i manjkavoj regulaciji uklanjanja podrtina u domaćem pravu.
8. Često se pitamo što treba poduzeti da neki institut u pravu postigne poželjnu i potrebnu razinu pravne normiranosti koja pruža njegovu adekvatnu uređenost propisima. Istraživanja u kojima se proučavaju i detaljno razlažu koncepcijska i teoretska pitanja s osvrtom na moguće implikacije pojedinih suštinskih pitanja u praksi, mogu poslužiti kao dobar putokaz zakonodavcu u kreiranju zakonskih rješenja, odabiru adekvatnih rješenja za pojedine institute te pridonijeti korisnim spoznajama o funkcioniranju tih instituta u praksi. Nadamo se da će skroman doprinos u poboljšanju domaćeg pravnog uređenja ove materije imati i ovaj rad.

Summary:

***THE MARITIME LAW INSTITUTE OF WRECK REMOVAL –
CONCEPTUAL CONSIDERATIONS AND THE CRITICS
OF THE LEGAL REGULATION IN THE CROATIAN MARITIME LAW***

The authors elaborate on issues of conceptual nature related to the institute of wreck removal. Following a detailed analysis and an interpretation of the relevant terminology, the institutes of recovery of sunken objects, wreck removal and the law of finds are studied comparatively. The elements of congruency, similarities and differences among respective institutes are extracted and analysed in detail, with a special accent on the key elements crucial for the distinctiveness of each of the institutes. The problems present in the legal regulation of wreck removal in the domestic positive law are tackled. The authors point at the deficiencies in the implementation of the Nairobi Wreck Removal Convention 2007 into the national legislation. The conclusion is that regulating wreck removal within the provisions of the Maritime Code applicable to salvage represents an erroneous approach of the legislator. The authors emphasize that the inconsistent use of relevant terminology in the national legislation and the absence of a number of key provisions regarding respective subject matters lead to unnecessary terminological problems and to major legal difficulties.

Keywords: *wreck, wreck removal, salvage, recovery of sunken objects, finds, the Nairobi Convention on Wreck Removal, the Maritime Code.*