

KRITIKA VAŽEĆEG I PRIJEDLOG NOVOG PRAVNOG UREĐENJA VAĐENJA I UKLANJANJA PODRTINA I POTONULIH STVARI

Dr. sc. VESNA SKORUPAN WOLFF*
Dr. sc. ADRIANA VINCENCA PADOVAN**

UDK 347.799.2
Izvorni znanstveni članak
Primljeno: 16.10.2012.
Prihvaćeno za tisak: 21.11.2012.

Glavni cilj rada je ponuditi i prikazati rješenja koja predstavljaju prijedlog novog pravnog uređenja instituta vađenja i uklanjanja podrtina i potonulih stvari. Prije toga, autorice u radu prikazuju genezu pravnih izvora u povijesti i ranijem domaćem zakonodavstvu te proučavaju sva relevantna pitanja i sve odredbe važećeg Pomorskog zakona (u nastavku PZ) o ovoj materiji. Analizira se značenje i uporaba pojedinih izraza, sistematizacija zakonske građe unutar strukture zakona te sadržaj i domašaj pojedinih odredbi. Autorice preispituju razinu usklađenosti pozitivnog PZ-a sa suvremenom međunarodnom regulativom u ovom području. Ukazuje se na važne probleme koji mogu nastati zbog manjkavosti odredbi pozitivnog PZ-a i nepostojanja sustavne regulacije svih relevantnih pitanja koja se mogu pojaviti u praksi. U okviru istraživanja provodi se i poredbena analiza ovih instituta u drugim nacionalnim zakonodavstvima.

Predložena zakonska rješenja odlikuju se cjelovitošću i sustavnošću u normiranju svih relevantnih pitanja. Uređivanje ovih instituta specijalnim odredbama pružit će viši stupanj pravne sigurnosti te viši stupanj sigurnosti plovidbe Jadranom, zaštite okoliša, njegovih prirodnih bogatstava i drugih povezanih interesa.

Ključne riječi: podrtina; potonula stvar; uklanjanje; vađenje; Pomorski zakonik; Međunarodna konvencija o uklanjanju podrtina.

1. UVOD

Ovaj rad ima za cilj pružiti kritički osvrt na pozitivnopravno uređenje materije vađenja i uklanjanja podrtina i potonulih stvari. On se nastavlja na prvi dio studije u kojoj su autorice opisale teorijske osnove i utvrdile načela i obilježja vađenja potonulih stvari, uklanjanja podrtina, spašavanja i nalaza stvari u moru, te ekstrahirale i opisale sve njihove kongruentnosti, sličnosti i razlike.¹ Središnja teza ovog rada je da je pozitivno pravo potrebno mijenjati jer sadržaj i domašaj pozitivnopravnih odredbi ne uređuje adekvatno i cjelovito ovu materiju. U cilju sustavnosti analize, a nastavno na prvi dio studije, u ovom radu će se sumarno opisati povijesni razvoj

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

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

¹ Padovan Adriana Vincenca; Skorupan Wolff Vesna: Pomorskopravni institut uklanjanja podrtina-koncepcijska razmatranja i kritika pravnog uređenja u hrvatskom pomorskom pravu, *Poredbeno pomorsko pravo – Comparative Maritime Law*, god. 50 (2011), broj 165, str. 117-163.

navedenih instituta kroz zakone kojima se u domaćem pravu uređivala materija, a pružit će se i komparativni prikaz ove materije u poredbenim zakonodavstvima Francuske, Velike Britanije i Sjedinjenih Američkih Država.

Kao rezultat iscrpne studije svih segmenata materije, znači onih teorijskih, povijesne impostacije i pozitivnopravnog uređenja, predlaže se novo sustavno i cjelovito rješenje za pravno uređenje. U vrijeme pisanja ovog rada u tijeku je postupak izmjena i dopuna PZ-a. Autorice sudjeluju u Stručnom povjerenstvu za izradu nacрта prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika (u nastavku Stručno povjerenstvo), i to u Radnoj skupini za izradu odredbi o vađenju i uklanjanju podrtina i potonulih stvari. Prijedloge o tome kako je poželjno sistematizirati zakonsku građu i sadržajno urediti institut vađenja i uklanjanja podrtina i potonulih stvari autorice iscrpno i recentno iznose u ovom radu.

2. VAĐENJE I UKLANJANJE PODRTINA I POTONULIH STVARI U POVJESTI I RANIJEM DOMAĆEM ZAKONODAVSTVU

2.1. Reglementacija u povijesti

Sva pitanja koja su sedes materije razmotrit će se na povijesno-komparativnoj razini. Proučit će se impostacija pravnog uređenja ove materije u ranijem domaćem zakonodavstvu.

U usporedbi s obilježjima suvremenih brodova, u davnoj povijesti brodovi su bili krhke građe, manje otporni na oštećenja, malih tonaža, slabo tehnički opremljeni, pa je česta opasnost bila prodor mora, naplavljivanje i potonuće zbog udara valova, poremećaja statike i dodirivanja dna. Dakle, nastanak podrtine i potonuća nisu bile rijetke pojave. Međutim u povijesti je vađenje i uklanjanje podrtina i potonulih stvari i općenito postupanje s njima imalo drugačija obilježja.

Najvažniji problem koji se u povijesti, točnije u prošlim stoljećima, odnosio na podrtine i potonule stvari te općenito sve stvari koje su se zatekle u moru bilo je pitanje vlasništva, i to hoće li vlasnik i dalje zadržati to svoje pravo ili će ga izgubiti u korist obalnih stanovnika. Tehnički napredak plovidbe, građa i konstrukcija brodova, gustoća pomorskog prometa, brzina brodova i druge stvarne promjene uvjetovale su i promjenu pravnih problema. Dakle, pitanje podrtina i potonulih stvari poprimilo je potpuno drugi aspekt. Čitav kompleks pravnih pitanja danas je usredotočen za zaštitu općih interesa kao što su sigurnost plovidbe, sprječavanje onečišćenja okoliša, iskorištavanje prirodnih bogatstava mora i drugih povezanih interesa. Jedan o najvažnijih problema upravo je odgovornost vlasnika za troškove uklanjanja i odgovornost za štetu trećima koja nastaje kao posljedica što potonula stvar ili podrtina nisu uklonjene te ograničenje vlasničkih prava koje se bazira na zaštiti spomenutih općih interesa.

Svrha je povijesnog pregleda koji slijedi egzaktno i empirijski pokazati evoluciju instituta vađenja i uklanjanja podrtina i potonulih stvari te naglasiti kako je danas nužna suvremena i nova impostacija jer se vađenje i uklanjanje podrtina i potonulih stvari definitivno diferenciralo u odnosu na spašavanje kao sličan ali poseban institut.

Prema izvorima rimskog prava, tzv. obalno pravo, kao pravo prisvajanja stvari koje je more izbacilo na obalu, stvari nađenih na dnu mora ili onih koje plutaju na moru, bilo je zabranjeno.² Nije se priznavala njihova okupacija bez obzira je li stvar nađena u moru ili na obali. Smatralo se da za okupaciju nedostaje jedan od njenih bitnih elemenata, naime da je stvar *res nullius*. Podrtina to nije mogla biti jer je vlasnik nije napustio, tj. nije manifestirao *animus dereliquendi*.³ To znači da se pravo vlasništva ugrožene ili potonule imovine poštivalo i zaštićivalo imovinskom sankcijom. Vlasnik je zadržavao vlasništvo na svim ostacima brodoloma, stvarima, koje je more odnijelo s broda ili ih je zapovjednik u okviru čina zajedničke havarije dao izbaciti u more. Vađenje iz mora i prisvajanje tuđe stvari, smatralo se krađom i kažnjavalo obvezom plaćanja dvostruke vrijednosti prisvojene stvari.⁴

U srednjem vijeku, a osobito u sjevernim krajevima Europe, razvio se institut *ius naufragii*, prema kojem su stanovnici obale imali pravo vlasništva nad svim onim stvarima koje bi more izbacilo na kopno ili su bile na dnu mora ili su plutale, bez obzira na to što je njihov vlasnik bio poznat.⁵ Ovaj institut više nego nepravedan predstavljao je kočnicu razvoja pomorske trgovine.⁶ Ukidanjem klasičnog feudalizma čija je ekonomska baza bila poljoprivreda, dok je trgovina, naročito pomorska, bila slabo razvijena, dolazi do nestajanja ovog instituta. On je i na atlantskoj obali konačno prestao postojati onda kad su ti krajevi postali nositelji svjetske pomorske trgovine.

Na Mediteranu naprotiv *ius naufragii* nije nikad poprimio tako drastičan oblik. Dapače, razvio se u potpuno drugoj formi. Nalazniku, odnosno spašavatelju, pripadalo je pravo na sudjelovanje u vlasništvu spašene ili nađene stvari. Pravo na djelomično sudjelovanje u vlasništvu odgovaralo je principima pravednosti, a to pravo postoji još i danas u obliku nagrade za spašavanje odnosno nagrade za nalaz stvari.⁷

² Pomorska enciklopedija, svezak 5, Jugoslavenski leksikografski zavod, Zagreb, 1981. str. 491.

³ Dig. XLI, 1,9,8; XLVII, 2,43, Cod. 6,1. prema Jakaša Branko: Podrtine u pomorskom pravu, *Zbornik za pomorsko pravo*, knjiga 6, Zagreb, 1967., str. 194.

⁴ Slično Stanković Predrag: *Spasavanje u plovidbenom pravu Jugoslavije*, Otakar Keršovani, Rijeka, 1976., str. 25.

⁵ JAKAŠA, op. cit. bilj. 3, str. 194.

⁶ Pomorski prijevoznici izbjegavali su ploviti u one krajeve u kojima su mogli doživjeti prisvajanje njihove imovine stradale u pomorskoj nesreći. Također, iz istih razloga, trgovci iz tih područja mogli su doći u opasnost da njihova vlastita roba propadne i bude prisvojena.

⁷ JAKAŠA: op. cit. bilj. 3, str. 195.

Statuti naših pomorskih gradova nastali u 13. stoljeću (Splita, Korčule, Dubrovnik) i 14. stoljeću (Brača, Mljet, Trogira, Raba, Hvara, Skradina, Senja) pravili su razliku između nalaza ostataka brodoloma (bez obzira na to je li stvar nađena na moru ili na obali) i spašavanja. Odredbe Korčulanskog statuta iz 1265. ističu se kao najrazrađenije i najnaprednije u ovom pogledu. Glava 127. zabranjuje prisvajanje, pa čak i sakupljanje stvari poslije brodoloma s dna mora. Ali zato, prema glavi 10, oni koji su aktivno sudjelovali u spašavanju (podrazumijevajući da su to učinili s dozvolom vlasnika ili na poziv gradske vlasti), imali su pravo na jednu četvrtinu svih stvari koje su spasili iz podrtine ili iz mora.⁸ Splitski statut iz 1312. godine u reformacijama (odredba Reformacije 58) sadrži odredbe koje su po svom sadržaju najrodnije suvremenom institutu uklanjanja podrtina. Prema toj odredbi lučki nadglednik je globama prisiljavao brodovlasnike plovila s oštećenjem da ih oni u određenom roku poprave ili unište. Paški statut iz 1433. godine u svojoj šestoj knjizi sadržavao je kaznenopravne odredbe o *starim lađama*, koje su vrlo moderne za to vrijeme i tiču se pomorske ekologije. Bilo je propisano da se stara lađa povučena na kopno koja tako stoji devet mjeseci plijeni u korist paške općine, ako je vlasnik u roku od 15 dana od proteka toga devetomjesečnog razdoblja ne popravi i ne stavi u more. Slične odredbe imao je i Šibenski statut,⁹ a po odredbi Reformacije 58 Splitskog statuta u slučaju da je brod ostao nepopravljen u suhom doku u luci godinu dana, dospijevao je u vlasništvo komune.¹⁰ U kontekstu toga vremena i obilježja pomorske plovidbe ove odredbe smatraju se vrlo modernima za to vrijeme. Plovidba je bila rijetka i spora, brodovi krhke građe, a tehnika tog vremena nije omogućavala vađenje brodova iz većih dubina.

Opći austrijski građanski zakonik iz 1811. godine (u nastavku OGZ) § 388. zabranjivao je obalno pravo. Spašavatelj naplavljenih ili drugih tuđih pokretnih stvari mogao je tražiti od vlasnika ne samo naknadu svojih troškova nego i nagradu za spašavanje.¹¹ Francuskom okupacijom na našu je obalu protegnuto i francusko pravo za imovinskopravne odnose u pomorstvu, to znači *Code de Commerce* iz 1807. Međutim, *Code de Commerce* ne obuhvaća propise o spašavanju na moru, jer ih tretira kao institut upravno-pravne prirode. Stoga, analognom primjenom francuskog prava na spašavanje, u tom razdoblju kod nas vrijede odredbe o spašavanju iz *Ordonance* iz 1681. Austrijski sudovi pozivali su se na *Ordonancu* sve do 1912. kad je nova Konvencija o spašavanju iz 1910. prihvaćena u domaće austrijsko pravo.¹²

⁸ STANKOVIĆ: op. cit. bilj. 4, str. 35.

⁹ Pezelj Vilma: Pomorskopravne odredbe Paškog statuta iz 1433. *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu*, god. 47 (2010), br. 4., str. 821-836.

¹⁰ Mijan Domagoj: Pomorske odredbe splitskog statuta u usporedbi s istim odredbama zadarskog, dubrovačkog i venecijanskog statuta, *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu*, god. 41 (2004), br. 3-4, str. 335-362.

¹¹ JAKAŠA: op. cit. bilj. 3, str. 196.

¹² STANKOVIĆ: op. cit. bilj. 4, str. 37.

Početak 20. stoljeća izdano je nekoliko naredbi Direkcije pomorskog prometa, isključivo administrativnog karaktera.¹³ Pomorska upravna vlast brinula je za red i sigurnost plovidbe u teritorijalnom moru, a poglavito u lukama, te je mogla odlučiti da se odstrani sve ono što može smetati plovidbi, pa tako i brodski ostaci.¹⁴ Nalazniku je osim naknade izdataka, pripadao i zakonom propisani postotak vrijednosti spašenih predmeta u ime nagrade ili nalaznine. Ako se u roku od godine dana ne bi javio vlasnik stvari, nalaznik je dobivao pravo upotrebljavati stvar, a po isteku roka zastare dobivao je i pravo vlasništva.¹⁵

Nakon drugog svjetskog rata sve do donošenja novog Zakona o vađenju potonulih stvari iz 1966. godine, izvore prava za ovu materiju činila je Uredba o redu u lukama od 27. 1. 1950. godine.¹⁶ Ako brodovlasnik nije u određenom roku odstranio potopljeni brod, to je mogao izvršiti lučki ured na trošak i pogibelj broda, odnosno tereta u njemu.¹⁷

2.2. Zakon o vađenju potonulih stvari iz 1966. godine

Zakon o vađenju potonulih stvari iz 1966. godine (u nastavku ZVPS) je bio prvi sustavni propis u domaćem pravu koji je uređivao vađenje potonulih stvari, a sadržavao je brojne materijalnopravne i upravne odredbe. Tim zakonom je materija bila detaljno regulirana.¹⁸ Odredbe su svojim sadržajem uređivale osim imovinskopravnih odnosa i brojne propise o ovlaštenjima upravnih tijela i obvezama vlasnika u postupanju s opasnim potonulim stvarima. Dakle, sadržavao je i odredbe upravno-pravne prirode koje su se odnosile na tzv. obvezno uklanjanje.

Ako je potonula stvar s obzirom na mjesto gdje leži, mogla prouzročiti smetnju ili opasnost za plovidbu ili iskorištavanje prirodnih bogatstava mora kapetanija je mogla rješenjem narediti ovlaštenoj osobi da u primjerenom roku izvadi ili ukloni potonulu stvar s tog mjesta. Ako je potonula stvar ležala na plovnom putu i predstavljala neposrednu opasnost ili smetnju za plovidbu, kapetanija je mogla i bez prethodnog naređenja ovlaštenoj osobi odlučiti da na trošak i rizik ovlaštene osobe, sama ili posredstvom druge pravne osobe, ukloni ili izvadi tu stvar.¹⁹

¹³ JAKAŠA: op. cit. bilj. 3, str. 197.

¹⁴ Lučko – redarstveni pravilnik od 1. 10. 1919.

¹⁵ Upute Direkcije pomorskog saobraćaja od 2. 8. 1929. i od 26. 5. 1936.

¹⁶ Službeni list SFRJ br. 7/1950.

¹⁷ *Pomorska enciklopedija*, svezak 1., Jugoslavenski leksikografski zavod, Zagreb, 1972., str. 600.

¹⁸ Sadržavao je opće odredbe, pravila o pravima i dužnosti vađenja potonulih stvari, odredbe o pravima i dužnosti izvođača radova, prodaji izvadenih stvari, dostavljanju poziva i rješenja te kaznenim odredbama.

¹⁹ Čl. 12. i 13. ZVPS.

Preklapanje s institutom spašavanja bilo je izbjegnuto. ZVPS je propisivao da se na vađenje potonulih stvari, potonulih za vrijeme spašavanja, primjenjuju odredbe Zakona o spašavanju na moru i unutrašnjim plovnim putovima.²⁰

U općim odredbama ZVPS je predviđao da će vlasnik stvari koja nije izvađena u roku od 10 godina izgubiti pravo vlasništva. Također, sadržavao je presumpciju da je stvar potonula sutradan po dobivenoj posljednjoj vijesti o plovnom objektu ili zrakoplovu, a za ostale predmete onaj dan kad je utvrđena pozicija na moru. Ovlaštena osoba je potonulu stvar mogla vaditi samo na temelju odobrenja lučke kapetanije. Kapetanija je donosila rješenje kojim je prema okolnostima slučaja određivala tehničke uvjete vađenja i primjeren rok za početak i završetak radova na vađenju, pri čemu je vodila računa o roku navedenom u zahtjevu. ZVPS je uređivao prava i dužnosti izvođača radova. On je bio dužan pozvati ovlaštenu osobu da preuzme izvađenu stvar, a ako je ovlaštena osoba bila nepoznata bio je dužan izvađenu stvar čuvati na trošak i rizik nepoznate ovlaštene osobe i o tome obavijestiti kapetaniju. Kapetanija je bila dužna oglasom pozvati nepoznatu ovlaštenu osobu da preuzme izvađenu stvar. Izvođač radova imao je pravo zaloga na izvađenoj stvari za osiguranje naknade za vađenje i čuvanje stvari i mogao je zadržati izvađenu stvar dok mu ovlaštena osoba ne plati naknadu. Ako ovlaštena osoba nije platila naknadu za vađenje i čuvanje izvađene stvari ili nije preuzela stvar koja je bila na čuvanju, kapetanija je imala ovlaštenje prodati stvar na javnoj prodaji po pravilima izvanparničnog postupka i iz dobivenog iznosa naplatiti naknadu za vađenje i troškove čuvanja, a ostatak sredstava se polagao na sud.

ZVPS je predviđao i novčane kazne za pomorske prekršaje zbog nepoštivanja njegovih odredbi. Na pravne odnose koji su proistjecali iz vađenja potonulih stvari, a koji nisu bili uređeni tim zakonom, primjenjivale su se odgovarajuće odredbe odnosno pravila imovinskog prava.

ZVPS je prestao važiti na dan stupanja na snagu Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi (u nastavku ZPUP), 1. siječnja 1978.

2.3. Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi iz 1978.

ZPUP u obradi instituta vađenja potonulih stvari preuzima sustav građe i sadržaj odredbi ZVPS-a. Institut vađenja potonulih stvari uređivao je u prvom redu prava i dužnosti u vezi vađenja te imovinskopravne posljedice koje nastaju vađenjem.²¹

Odredbe o spašavanju primjenjivale su se na one akcije koje su poduzimane kada je prijetila opasnost propasti broda i stvari na brodu, koji još plutaju (plove)

²⁰ Zakon o spašavanju na moru i unutrašnjim plovnim putovima, Službeni list SFRJ br. 11/66.

²¹ *Pomorska enciklopedija*, svezak 7, Leksikografski zavod Miroslav Krleža, Zagreb, 1985., str. 574.

ili su nasukani.²² Za stvari koje su bačene na obalu, odnosno stvari koje se nisu nalazile na brodu primjenjivala su se pravila o nalazu stvari.²³ Nerijetko je u praksi bilo slučajeva da stvari potonu za vrijeme spašavanja ili tijekom trajanja opasnosti u kojoj se brod nalazio neposredno prije započetog spašavanja. Kada se vađenje potonulih stvari obavljalo zajedno s akcijama spašavanja i vremenski je s njima bilo neposredno vezano, primjenjivale su se odredbe o spašavanju, a ne o vađenju potonulih stvari.²⁴

Mjere za vađenje potonule stvari moglo je poduzeti tijelo nadležno za sigurnost plovidbe u luci odnosno pristaništu, ako je potonula stvar ležala na takvom mjestu da je predstavljala smetnju za plovidbu.²⁵ Kada je izvođač radova po nalogu kapetanije vadio stvar, visina naknade za vađenje nije bila ograničena, dakle, mogla je prekoračiti iznos vrijednosti izvađene stvari. Smatralo se da izvođač radova nije po svojoj inicijativi pristupio vađenju, nego mu je to bilo naređeno, pa eventualni ekonomski neuspjeh vađenja nije bio relevantan za odmjeravanje njegove naknade. ZPUP-om je bilo propisano i to da izvođač radova nema pravo na naknadu za vađenje potonule stvari ako je vađenju pristupio protiv izričite zabrane ovlaštene osobe.

ZPUP je izvođaču radova priznavao dva prava: pravo zaloge i pravo retencije radi osiguranja naknade troškova vađenja i čuvanja stvari. Izvođač radova koji je vadio potonulu stvar na temelju odluke nadležnog tijela odgovarao je za štetu prouzročenu svojim radom ako ne bi dokazao da se šteta nije mogla izbjeći upotrebom dužne pažnje. Kod ugovornog vađenja primjenjivao se isti princip kao kod vađenja na temelju odluke kapetanije, tj. izvođač radova odgovarao je po načelu pretpostavljene krivnje, osim ako u ugovoru sklopljenom između ovlaštene osobe i izvođača radova stranke nisu drugačije ugovorile. Izvan opisanih slučajeva, znači ako nije imao dozvolu kapetanije ili je stvar vadio protiv volje ovlaštene osobe, izvođač je odgovarao na temelju odgovornosti bez krivnje, a mogao se ekskulpirati jedino ako je dokazao da je štetu skrivila ovlaštena osoba ili osoba za koju ona odgovara.²⁶ Na dan stupanja na snagu PZ-a iz 1994. ukinut je ZPUP.

²² Prema ZPUP-u odsukavanje nasukanog broda smatralo se također spašavanjem.

²³ *Pomorska enciklopedija*, svezak 7, Leksikografski zavod Miroslav Krleža, Zagreb, 1985., str. 574, i ZPUP str. 326.

²⁴ Brajković Vladislav, Čolović Ilija, Filipović Velimir, Jakaša Branko, Katičić Natko, Pallua Emilio, Tomašić Veljko, Triva Siniša: *Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi s napomenama i komentatorskim bilješkama*, Narodne novine, Zagreb, 1981., str. 330.

²⁵ Poduzimanje mjera vađenja potonule stvari, kada ta stvar može prouzročiti smetnju ili opasnost za plovidbu ili iskorištavanje prirodnih bogatstava, propisivao je i Zakon o sigurnosti plovidbe na moru i unutrašnjim vodama Narodne novine SRH br. 40/78. Prema tome propisu poslove sigurnosti plovidbe obavljale su lučke kapetanije i kapetanije pristaništa.

²⁶ U posljednjem slučaju radi se o skrivljenoj šteti koju počinu osoba za koju odgovara imovinskoopravni ovlaštenik, a ne izvođač radova.

2.4. Pomorski zakonik iz 1994.

Za razliku od ZPUP-a, prema kojem se odsukivanje nasukanog broda smatralo spašavanjem, PZ 1994. to je pitanje uredio na način da su se odredbe o vađenju potonulih stvari primjenjivale i na nasukane brodove i brodice, ako se nije radilo o njihovu spašavanju (čl. 801. st. 2. PZ 1994.). Nadalje, odredbe PZ-a koje su se odnosile na spašavanje primjenjivale su se na vađenje stvari potonulih za vrijeme spašavanja ili dok je trajala opasnost u kojoj se brod nalazio neposredno prije započetog spašavanja.

Kao i u ranijem pomorskom zakonodavstvu, prema PZ-u 1994. vađenje potonulih stvari moglo se obavljati po nalogu nadležne lučke kapetanije, dakle, moglo se raditi o tzv. obveznom interventnom vađenju, a moglo se obavljati i dobrovoljno po odluci tzv. ovlaštene osobe.²⁷ Okolnosti u kojima su se radovi poduzimali određivali su pravni režim tih radova i pravni status njihova izvoditelja, tj. njegovo pravo na naknadu i njegovu odgovornost.²⁸ Za vađenje potonule stvari po nalogu lučke kapetanije i ugovorno vađenje bila je propisana odgovornost na temelju pretpostavljene krivnje. U svim drugim slučajevima, i to, ako izvođač nije imao dozvolu kapetanije ili je stvar vadio protivno volji ovlaštene osobe, predviđala se objektivna odgovornost.

Teritorijalno nadležna lučka kapetanija mogla je narediti ovlaštenoj osobi da u primjerenom roku izvadi ili ukloni potonulu stvar koja leži na takvu mjestu da predstavlja opasnost za plovidbu ili iskorištavanje prirodnih bogatstava mora ili može onečistiti morski okoliš.²⁹ Ako ovlaštena osoba nije postupila po naredbi kapetanije, kapetanija je prema PZ-u 1994. bila ovlaštena potonulu stvar izvaditi ili ukloniti s plovnog puta na trošak i rizik ovlaštene osobe, a posredstvom hrvatske pravne ili fizičke osobe kojoj je to poslovna djelatnost. U slučaju postojanja neposredne opasnosti ili smetnje za plovidbu kapetanija je mogla bez donošenja prethodnog rješenja, narediti vađenje ili uklanjanje potonule stvari na trošak i rizik ovlaštene osobe, a posredstvom pravne ili fizičke osobe kojoj je to poslovna djelatnost.

Zakonom je bilo razrađeno i postupanje u slučaju kada nije bila poznata osoba ovlaštena za vađenje potonule stvari ili kad je ta osoba bila poznata, ali nije namjeravala vaditi potonulu stvar, ili je bez opravdanog razloga prekinula ili napustila započeto vađenje potonule stvari koja predstavlja neposrednu smetnju ili opasnost

²⁷ Ovlaštenu osobu PZ 1994. definirao je kao domaću ili stranu osobu koja je vlasnik stvari ili ima pravo raspolaganja tom stvari. Znači, ona je ovlaštena odlučiti hoće li vaditi potonulu stvar, bez obzira na to tko će poduzeti tehničke operacije vađenja.

²⁸ Stanković Predrag: *Odredbe našeg novog 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.

²⁹ "Opasnost za onečišćenje okoliša" PZ 1994. po prvi puta u domaće zakonodavstvo uvrštava kao odlučnu varijablu za intervenciju javnih tijela i određivanje obveznog vađenja potonulih stvari.

za plovidbu. Tada je vađenje potonule stvari mogla poduzeti hrvatska pravna ili fizička osoba kojoj je to poslovna djelatnost.³⁰

Troškovi vađenja i daljnjeg čuvanja potonule stvari koja predstavlja izravnu smetnju ili opasnost za plovidbu, kada ovlaštena osoba nije poznata, ili je ta osoba poznata ali ne namjerava vaditi potonulu stvar ili je prekinula ili napustila započeto vađenje, podmirivali su se iz državnog proračuna. U odnosu na ranije pomorsko zakonodavstvo, ova odredba predstavljala je novinu i rješavala je problem nedorečenosti propisa o financiranju naređenog vađenja.³¹

Prema PZ-u1994. tražbine nadležnog tijela za naređeno i izvršeno vađenje ili uklanjanje bile su osigurane pomorskim privilegijem.

U odnosu na ZPUP, PZ 1994. dodaje nekoliko odredbi koje se odnose na upravnu nadležnost lučke kapetanije da nadzire postupke i mjere vađenja glede njihovog utjecaja na sigurnost plovidbe, na iskorištavanje prirodnih bogatstava mora i na zaštitu okoliša.

3. PRIKAZ UREĐENJA MATERIJE U POREDBENOM ZAKONODAVSTVU

3.1. Francusko pravo

a) *Opće napomene*

U francuskom se pravu mogu razmatrati tri osnovna aspekta pravnog režima podrtina. To su vlasnički odnosi, upravnopravno uređenje i odnosi iz spašavanja podrtine. Što se tiče spašavanja podrtine, u Francuskoj se na te odnose primjenjuje Konvencija o spašavanju, 1989. koja, kako je poznato, uređuje odnos između vlasnika spašavane stvari, u ovom slučaju vlasnika podrtine i spašavatelja. Vlasnički i upravnopravni odnosi uređeni su francuskim nacionalnim zakonskim i podzakonskim propisima.

³⁰ Zakon je sadržavao presumpciju da poznata ovlaštena osoba ne namjerava poduzeti vađenje potonule stvari, odnosno da je prekinula ili napustila vađenje ako u roku od 90 dana od dana kada je stvar potonula nije podnijela izjavu da namjerava vaditi potonulu stvar ili ako u roku od 90 dana od dobivanja dozvole kapetanije nije započela vađenje, odnosno ako nije nastavila radove na vađenju potonule stvari koje je prekinula ili napustila bez opravdanog razloga. Smatralo se da nepoznata ovlaštena osoba ne namjerava vaditi potonulu stvar ako u roku od 90 dana nije podnijela zahtjev za vađenje i dokaze o svojem pravu na vađenje potonule stvari.

³¹ Prigovaralo se nedorečenosti propisa o financiranju naređenog vađenja, sadržanima u ZPUP-u. Naime, bilo je nejasno može li tijelo nadležno za sigurnost plovidbe prisiliti specijaliziranu tvrtku na vađenje ako joj nisu bila osigurana adekvatna novčana sredstva za podmirivanje troškova i naknade. ZPUP nije ograničavao naknadu izvođaču radova kod naređenog vađenja na vrijednost izvađene stvari, ali je ova odredba u praksi bila beznačajna, jer su vrlo često sami troškovi vađenja prelazili vrijednost izvađenog broda ili podrtine. Ni pravo zaloga i retencije koje je prema ZPUP-u svaki izvođač radova imao na izvađenoj potonuloj stvari nije bitnije utjecalo na rješavanje ovog problema.

b) Morska podrtina

Francusko pravo poznaje širi pojam morske podrtine (*épave maritime*) i uži pojam podrtine broda (*épave de navire*). U francuskoj pomorskopravnoj doktrini o morskoj se podrtini govori kao o svakoj pokretnoj stvari pronađenoj kako pluta na moru ili koja je potonula ili se nasukala na nekom dijelu pomorskog dobra, te čiji vlasnik je izgubio posjed nad njom, namjerno ili slučajno.³² Međutim, ovdje nije riječ o pravnoj niti zakonskoj definiciji podrtine. Svojevrsnu pravnu definiciju pomorske podrtine u francuskom pravu nalazimo u dekretu broj 61-1547 od 26. prosinca 1961.³³ kako je izmijenjen dekretom broj 78-847 od 3. kolovoza 1978.³⁴ Navedeni podzakonski propis sadrži popis predmeta koji se smatraju morskim podrtinama, a to su:³⁵

1. Plutajuće naprave i brodovi koji su izgubili plovnost, koje je posada napustila te im više ne osigurava stražu i nadzor, niti brine za njihove zalihe i terete,
2. Napušteni neplovidbeni zrakoplovi,
3. Ukrcaane stvari, strojevi, oprema, sidreni lanci i naprave za ribolov koje su napuštene te ostaci brodova i zrakoplova,
4. Teret koji je izbačen ili je pao u more,
5. Općenito sve stvari u moru, osim kulturnih dobara, čiji vlasnik je izgubio posjed nad njima i koje su se nasukale na dijelu pomorskog dobra, ili su nađene da plutaju ili su potonule u teritorijalnim vodama, ili su pak kao takve dospjele s otvorenog mora u teritorijalne vode ili na obalni dio pomorskog dobra.

c) Podrtina broda

Iz gornje definicije morske podrtine proizlazi i definicija užeg pojma podrtine broda. Pojam podrtine broda u francuskom pravu počiva na dva bitna uvjeta. Prvi je uvjet da je brod napušten (*condition d'abandon*), a drugi da nije plovao (*condition de non-flottabilité*).

Napuštanje broda u ovom kontekstu shvaća se u stvarnom smislu, tj. očituje se u tome da posada više ne osigurava stražu i nadzor nad brodom. Dakle, ne radi se ovdje o odricanju od vlasništva, već o trenutnom gubitku mogućnosti demonstriranja posjeda nad brodom i njegovog iskorištavanja putem djelovanja posade koja brod drži za račun vlasnika.³⁶ Prema tome, podrtina broda nije stvar bez vlasnika.³⁷ Ona

³² Concas Jules: "La gestion des épaves de navires en droit français", http://www.alpes-maritimes.equipement.gouv.fr/IMG/pdf/Synthese_Epaves_maritimes_cle26da72.pdf (web stranica posjećena 29. 8. 2012.)

³³ Décret n°61-1547 du 26 décembre 1961 fixant le régime des épaves maritimes, citirano prema CONCAS, *ibid.*

³⁴ Décret n°78-847 du 3 août 1978., citirano prema CONCAS, *ibid.*

³⁵ CONCAS, op. cit. bilj. 32.

³⁶ *Ibid.*

³⁷ U francuskom pravu isto vrijedi i za sve ostale vrste morskih podrtina. Vlasnik stvari koja je postala morska podrtina zadržava vlasništvo nad njom i ima pravo u svako vrijeme vratiti se u posjed te

je u istom vlasništvu u kojem je bio brod prije nego je postao podrtina. Stoga, vlasnik broda ostaje odgovoran i za podrtinu svoga broda. On odgovara prema javnoj vlasti koja mu može naložiti uklanjanje ili vađenje, ili ga teretiti za troškove nužnog uklanjanja koje je samostalno poduzela. Nadalje, on odgovara i prema trećima. Ako pak podrtinu izvadi treća osoba, vlasnik ima pravo tražiti povrat posjeda nad podrtinom, ali i obvezu plaćanja naknade trećoj osobi koja je podrtinu izvadila. Premda podrtina zadržava neke ostatke svog prijašnjeg statusa broda, ona je ujedno objekt općeg građanskog prava. U Francuskoj se odgovornost vlasnika podrtine utvrđuje prema općim pravilima građanskog prava, a ne prema posebnim pravilima pomorskog prava. Vlasnik podrtine ne može ograničiti svoju odgovornost po pravilima koja se primjenjuju na vlasnika broda. Podrtina koja se nalazi na otvorenom moru nije pod zaštitom države zastave. Međutim, tragovi prijašnjeg statusa broda kod podrtine se očituju prije svega u stvarnim pravima hipotekarnih i privilegiranih vjerovnika koja s broda prelaze na podrtinu broda te se na njih primjenjuje pomorsko pravo. Opisani prijenos stvarnih prava s broda na podrtinu je u francuskom pravu usporediv sa slučajevima transformacije broda u plutajuću napravu ili odvoza broda na staro željezo, sve dok je brod prepoznatljiv i nije rastavljen u dijelove.³⁸

Što se tiče gubitka plovnosti, taj je uvjet za nastanak podrtine broda uveden dekretom od 3. kolovoza 1978. Naime, nesposobnost za plovidbu (*innavigabilité*) ranije predviđena dekretom iz 1961. nadomještena je gubitkom plovnosti kao uvjetom za nastanak podrtine. Svrha ove izmjene bila je proširiti pojam podrtine broda i na sve one plutajuće objekte koji se ne mogu pokretati vlastitim pogonom (teglenice, pokretni pontoni, itd.).³⁹ S druge strane, zakonskim uvođenjem uvjeta gubitka plovnosti pojam podrtine je sužen samo na slučajeve potpunog i nepovratnog gubitka sposobnosti za plovidbu. Gubitak plovnosti pri tom treba shvatiti kao relativan pojam. Primjerice, plovni objekt koji još pluta nakon što je izgorio u požaru, a kojim se više ne može upravljati te će neizbježno potonuti ili se nasukati s prvim udarom vjetra, već jest podrtina, jer više nije stvarno plovao. S druge strane, brod koji je potonuo uz gat, ali se može izvaditi bez nepremostivih poteškoća, nije podrtina. Tad se radi o brodu koji je i dalje u plovnom, premda samo privremeno ne pluta.⁴⁰

Uvjet gubitka plovnosti je element koji određuje razliku između pravnog režima za napuštene brodove i pravnog režima za podrtine. Primjerice, brod koji je napustila posada i koji je djelomično potopljen francuski sudovi ne smatraju podrtinom jer je on,

stvari, sve dok vlasništvo te stvari ne stekne treća osoba dosjelošću, ili kao kupac u propisanom postupku prodaje podrtine. Vidi P. Bonassies, C. Scapel, *Droit maritime*, 2e edition, L. G. D. J., Pariz, 2010., str. 370-371. Vlasništvo podrtine se može izgubiti i temeljem odluke nadležnog javnog tijela o oduzimanju vlasništva (vidi *infra*).

³⁸ BONASSIES – SCAPEL, *ibid*, str. 124.

³⁹ CONCAS, op. cit. bilj. 32.

⁴⁰ BONASSIES – SCAPEL, op. cit., bilj. 37., str. 123.

unatoč gubitku sposobnosti za plovidbu, još uvijek u plovnom stanju.⁴¹ Posebno, kad je riječ o brodovima koji su nasukani ili djelomično potonuli, sukladno francuskim pravnim propisima oni se ne mogu kvalificirati kao podrtine ako se mogu odsukati bilo vlastitim pogonom bilo uz vanjsku pomoć, primjerice uz pomoć tegljača.⁴²

Proizlazi da u francuskom pomorskom pravu između broda i podrtine postoji još jedna pravna kategorija, a to je napušteni brod (*navire abandonné*).⁴³ Predviđeni su posebni propisi primjenjivi na slučajeve kada brodar ostavi svoj brod, koji mu više nije isplativo iskorištavati, bez posade i nadzora u francuskom teritorijalnom moru ili unutrašnjim morskim vodama.⁴⁴

d) Postupanje s podrtinama

Upravnopravno uređenje postupanja s podrtinama predviđeno je zakonom od 24. studenog 1961.⁴⁵ i ranije citiranim dekretom od 26. prosinca 1961. Nadležnost za postupanje s podrtinama, njihovo uklanjanje, pohranjivanje i zbrinjavanje podijeljena je među različitim javnim tijelima kao što su:

- upravitelj pomorske prefektуре u vojnim lukama te u okviru ovlasti opće administrativne policije na moru,
- direktori u autonomnim lukama,
- predsjednik općeg vijeća u pokrajinskim lukama,
- major u općinskim lukama.

Sukladno francuskim propisima, svaka osoba koja pronađe podrtinu dužna je u roku od 48 sati prijaviti pronalazak upravitelju pomorskih poslova ili njegovom predstavniku. Nadalje, nalaznik je dužan u mjeri u kojoj je to razumno moguće pobrinuti se za sigurnost podrtine. S obzirom na navedeno, nalaznik se može javiti u pravnoj ulozi spašavatelja podrtine. Sukladno francuskom pravu spašavanja, spašavatelj podrtine ima pravo na naknadu učinjenih troškova te na nagradu za rad, uložene napore, primijenjene vještine, preuzete rizike, utrošeni materijal, za korištenje spašavateljne opreme. Visina te nagrade ovisi o vrijednosti spašene podrtine. Spašavatelj stječe pravo na ovu nagradu temeljem samog propisa⁴⁶ i neovisno o

⁴¹ TA Montpellier, 10. listopada 1977., Frances: DMF 1978, p. 220, concl. Meyerhoeffer; citirano iz CON-CAS, op. cit. bilj. 32.

⁴² Circulaire du 11 mai 2010 relative à la mise en œuvre de la loi n°85-662 du 3 juillet 1985 modifiée relative aux mesures concernant dans les eaux territoriales et les eaux intérieures, les navires et engins flottants abandonnés; citirano prema CONCAS, op. cit. bilj. 32.

⁴³ CONCAS, *ibid.*

⁴⁴ Loi n°85-662 du 3 juillet 1985 relative aux mesures concernant dans les eaux territoriales et les eaux intérieures, les navires et engins flottants abandonnés; citirano prema CONCAS, *ibid.*

⁴⁵ Loi n°61-1262 du 24 novembre 1961 relative à la police des épaves maritimes, citirano prema CON-CAS, *ibid.*

⁴⁶ Dekret od 26. prosinca 1961.

intervenciji od strane nadležnog tijela.⁴⁷ Kako je već ranije pojašnjeno, ovi su odnosi u Francuskoj uređeni u skladu s Konvencijom o spašavanju, 1989.⁴⁸

U pogledu obveze nalaznika da pohrani podrtinu na sigurno, tj. općenito da se pobrine o njenoj sigurnosti, postoje dvije iznimke. Naime, opisana obveza nalaznika ne postoji kada podrtina predstavlja opasnost, dok je povijesne podrtine, tj. podrtine koje predstavljaju kulturno dobro, zabranjeno izmjestiti.⁴⁹

Za postupanje s podrtinom važno je procijeniti njenu opasnost. U slučaju bezopasne podrtine, nadležno tijelo poziva vlasnika da preuzme pronađenu podrtinu i ostavlja mu rok od tri mjeseca da se izjasni namjerava li poduzimati spašavanje. Kad se radi o podrtini koja predstavlja opasnost za plovidbu ili okoliš nadležno tijelo obavještava vlasnika o pronalasku podrtine i nalaže mu poduzimanje mjera nužnih za otklanjanje opasnosti u zadanom razumnom roku. Međutim, u većini slučajeva se nadležno tijelo suočava s uklanjanjem opasne podrtine. Kada podrtina predstavlja tešku i neposrednu opasnost nadležno tijelo ima mogućnost odmah započeti s mjerama uklanjanja bez prethodnog naloga za uklanjanje.⁵⁰

Obavještavanje vlasnika o pronalasku podrtine i poziv na preuzimanje podrtine i poduzimanje nužnih mjera uklanjanja formalnopravno se vrše dostavom. Uspješnost dostave uvijek ovisi o ispunjenju minimuma formalnosti. Kada je vlasnik poznat i francuskog je državljanstva te mu je poznata domicilna adresa, dostava se vrši preporučenom poštanskom pošiljkom na domicilnu adresu vlasnika uz potvrdu o primitku. Kada je vlasnik stranac koji nema domicil niti rezidenciju u Francuskoj, dostava se vrši na vlasnika kao i na konzula države pod čijom je vlasnik nadležnošću. Ako vlasnik koji je stranac nema državljanstvo države upisa broda, zrakoplova odnosno plutajuće naprave, dostava se vrši samo na konzula države zastave broda odnosno države upisa zrakoplova ili plutajuće naprave. Kada je vlasnik poznat, ali mu je domicilna adresa nepoznata, a riječ je o francuskom državljaninu, dostava se vrši putem oglasne ploče ili oglasom u novinama. Ako je pak riječ o strancu nepoznate domicilne adrese, dostava se vrši konzulu države pod čijom je on nadležnošću. Kada je riječ o podrtini broda pod stranom zastavom, dostava se vrši samo konzulu države zastave, bez obzira na državljanstvo vlasnika. Ako je vlasnik podrtine nepoznat, a riječ je o francuskom brodu, dostava se vrši putem oglasne ploče ili oglasom u novinama. Ako se pak radi o stranom brodu nepoznatog vlasnika, dostava se vrši na konzula države zastave odnosno upisa, a kada je to nemoguće onda se ona vrši putem oglasne ploče ili oglasom u novinama.⁵¹

⁴⁷ CONCAS, op. cit. bilj. 32.

⁴⁸ Vidi *supra*. Vidi također BONASSIES – SCAPEL, op. cit., bilj. 37., str. 372.

⁴⁹ BONASSIES – SCAPEL, *ibid*.

⁵⁰ CONCAS, op. cit. bilj. 32.

⁵¹ *Ibid*.

Kada je riječ o opasnoj podrtini, a zakonito dostavljen nalog za uklanjanje podrtine ostane bez učinka, nadležno tijelo ovlašteno je poduzeti nužne mjere uklanjanja na trošak i rizik vlasnika.⁵² Vlasnik ne može ograničiti svoju odgovornost za troškove uklanjanja.⁵³ Ako se tijekom takvog uklanjanja brod uništi, ošteti ili potopi, vlasnik nema pravo potraživati odštetu, no on čitavo vrijeme ostaje vlasnikom podrtine te za nju odgovara. Ipak, nadležno tijelo koje poduzima mjere uklanjanja odgovara za izbor tih mjera koje moraju biti nužne. To znači da će u slučaju izravnog poduzimanja mjera uklanjanja u vidu uništenja podrtine nadležno tijelo morati opravdati taj postupak kao jedini razumni način uklanjanja opasnosti koju je podrtina predstavljala. Stoga je za nadležno tijelo preporučljivo, u cilju zaštite od rizika mogućih odštetnih zahtjeva, zatražiti oduzimanje vlasničkih prava. Takvo se oduzimanje vlasničkih prava može proglasiti odlukom ministra nadležnog za pomorstvo po isteku zadanog roka u kojem je vlasnik bio dužan izvršiti naložene mjere.⁵⁴

Dakle, samo je ministar nadležan za pomorstvo u opisanim slučajevima ovlašten proglasiti oduzimanje prava vlasništva nad podrtinom. Zahtjev za oduzimanje prava vlasništva tijelo nadležno za uklanjanje podrtine podnosi Misiji trgovačke mornarice koja djeluje u okviru ministarstva nadležnog za pomorstvo. Misija po provjeri postojanja svih propisanih uvjeta priprema odluku o oduzimanju prava vlasništva i predaje ju na potpis nadležnom ministru. Jednom potpisana, odluka se predaje nadležnom javnom tijelu koje je podnijelo zahtjev za njeno donošenje. Tijelo nadležno za uklanjanje podrtine zatim tu odluku dostavlja vlasniku podrtine po istim ranije opisanim pravilima koja se primjenjuju na dostavu naloga za uklanjanje. Konačno, potrebno je naglasiti da opisana odluka o oduzimanju prava vlasništva ne sprječava nadležno tijelo da od vlasnika potražuje naknadu troškova uklanjanja podrtine.⁵⁵

Posljednja faza postupka uklanjanja podrtine je prodaja podrtine ili njenih ostataka. Za njenu je provedbu nadležan Upravitelj pomorskih poslova koji djeluje unutar ministarstva nadležnog za pomorstvo.⁵⁶ Ona se poduzima u slučajevima kada je vlasnik ostao nepoznat ili se nije odazvao na poziv nadležnog javnog tijela u zakonskom roku od tri mjeseca. Iz sredstava ostvarenih prodajom podrtine naknađuju se troškovi njena čuvanja, prodaje, uklanjanja te naknade spašavateljima. Postupak se provodi pred trgovačkim sudovima. Eventualni višak ostvarenih sredstava ostaje u

⁵² Naknadu troškova u vezi s uklanjanjem nadležno tijelo može potraživati i od osobe koja je odgovorna za gubitak podrtine, npr. od brodarka koji je svojim brodom prevezio kontejner koji je pao u more i postao podrtina. Niti te osobe nemaju pravo ograničiti odgovornost za troškove uklanjanja. Vidi BONASSIES – SCAPEL, op. cit. bilj. 37., str. 371.

⁵³ BONASSIES – SCAPEL, *ibid.*

⁵⁴ *Ibid.*

⁵⁵ *Ibid.*

⁵⁶ *Ibid.*

korist Nacionalnog zavoda pomorskih invalida, osim ako ga u roku od pet godina ne zatraži naknadno pronađeni vlasnik prodane podrtine.⁵⁷

3.2. Pravo Velike Britanije

U engleskom pomorskom pravu osnovna definicija podrtine (eng. *wreck*)⁵⁸ nalazi se u zakonu Ujedinjenog kraljevstva o trgovačkom brodarstvu - *Merchant Shipping Act*, 1995. (u nastavku MSA 1995.). Sukladno članku 255. stavku 1. MSA-e 1995. pojam podrtina uključuje:⁵⁹

- a) stvari koje su u brodolomu izbačene s broda u more (eng. *jetsam*),
- b) stvari koje su se nalazile na brodu koji je potonuo ili je na drugi način izgubljen, a koje su nakon brodoloma ostale plutati (eng. *flotsam*),
- c) stvari koje su u brodolomu izbačene s broda pa su zatim potonule na dno (eng. *lagan*),
- d) stvari koje su osobe odgovorne za brigu o njima napustile i ostavile u moru (eng. *derelict*) bez nade da će ih ponovo naći (*sine spe recuperandi*) i bez namjere da će im se vratiti (*sine animo revertendi*).⁶⁰

Uvjet je da su ti predmeti nađeni u moru ili u drugim vodama podvrnutim plimi i oseki ili na njihovim obalama.

⁵⁷ *Ibid*, str. 371.

⁵⁸ Tradicionalno se podrtina u engleskom pravu nazivala podrtinom mora (eng. *wreck of the sea*, lat. *wreccum maris*), vidi F. D. Rose, *Kennedy and Rose Law of Salvage*, 7th Edition, Sweet & Maxwell, 2009, London, str. 780.

⁵⁹ U izvorniku zakonska definicija glasi: "*wreck includes jetsam, flotsam, lagan and derelict found in or on the shores of the sea or any tidal water.*" Ova je definicija proizašla iz *common lawa* pa se i tumači u skladu s njime. Pojmovi "*jetsam*", "*flotsam*", "*lagan*" i "*derelict*" u *common lawu* imaju točno određeno značenje koje navodimo u glavnom tekstu pod točkama a)-d). Za tumačenje pojmova "*jetsam*", "*flotsam*" i "*lagan*" važne su sudske presude u predmetima *Sir Henry Constable's Case* (1601) 5 Co. Rep. 106a, *Hamilton & Smyth v Davis* (1771) 98 E.R. 433, *The King v. Forty-nine Casks of Brandy* (1836) 3 Hagg. 257, *The Pauline* (1845) 2 W.Rob. 358, *Palmer v Rouse* (1858) 157 E.R. 569, *Cargo ex Schiller* (1877) 2 P.D. 145, CA. Za tumačenje pojma "*derelict*" važne su sudske presude u predmetima *Cossmann v West and British America Assurance Company* (1887) 30 App.Cas. 160, PC, *The Zeta* (1875) L.R. 4 A. & E. 460, *The Clarisse* (1856) Swa. 129, *The Aquila* (1798) 1 C. Rob. 37, *Bradley v. Newsom, Sons and Company* [1919] A. C. 16, *Pierce v. Bemis (The Lusitania)* [1986] Q. B. 384. Citirano iz J. Reeder, *Brice on Maritime Law of Salvage*, 4th Edition, Sweet & Maxwell, 2003, London, str. 279-281 i ROSE, *ibid.*, str. 120-124.

⁶⁰ Pojam "*derelict*" se u praksi najčešće odnosi na brodove i druge plovne objekte, ali se može primijeniti i na druge predmete, osobito na teret s broda. Kad je riječ o brodu, onda se taj pojam odnosi na takav brod kojeg su zapovjednik i posada napustili bez ikakve namjere da se na njega vrate. Dakle, pojam se ne odnosi na brod kojeg je posada samo privremeno napustila s namjerom da se na njega vrati. Vidi REEDER, op. cit., bilj. 59, str. 280. Za procjenu radi li se o napuštenom brodu u smislu pojma "*derelict*" u *common lawu* važno je utvrditi namjere i očekivanja posade u trenutku napuštanja broda. Ako im je namjera u tom trenutku bila trajno i konačno napustiti brod, primjerice spašavajući se u brodolomu, takav brod odgovara pojmu "*derelict*", čak i ako se naknadno promijeni namjera posade i zapovjednika te oni poduzmu napore da brod vrate u posjed. Vidi ROSE, op. cit., bilj. 58, str. 122-123.

Posebnim propisima definirane su i neke posebne vrste podrtina. Tako pojam podrtine obuhvaća i svaki zrakoplov, dio zrakoplova ili njegov teret napušten u moru ili u drugim vodama podvrgnutim plimi i oseki ili na njihovim obalama unutar teritorijalnih granica Ujedinjenog kraljevstva, kao i takve predmete pronađene izvan tih granica, ali dopremljene unutar njih.⁶¹ Slično je i s hidrokrilcima.⁶² Ribarski brodovi i oprema izgubljeni ili napušteni u moru te koji se nađu ili uzmu u posjed bilo unutar granica teritorijalnog mora Ujedinjenog kraljevstva, bilo izvan tih granica ako su zatim dopremljeni unutar njih, također se smatraju podrtinom u smislu odredbi MSA-e 1995.⁶³

U engleskom *common lawu* podrtina tradicionalno može biti objektom spašavanja, a isto proizlazi i iz Konvencije o spašavanju, 1989. kojoj je Ujedinjeno kraljevsko stranka te koja je izvor modernog prava spašavanja.⁶⁴ Prema tome, kad je riječ o odnosima između spašavatelja i vlasnika spašavane stvari, a predmet spašavanja je podrtina, na odgovarajući se način primjenjuju pravila *common lawa* o spašavanju odnosno Konvencija o spašavanju, 1989.

Upravnopravne odredbe o postupanju s podrtinama nalaze se u MSA-i 1995. (dio IX, čl. 231. - 255.). Državni tajnik (eng. *The Secretary of State*) ima opći nadzor nad svim poslovima koji se tiču podrtina na području Ujedinjenog kraljevstva. On pak određene ovlasti i funkcije može delegirati, uz pristanak državne blagajne, posebnim upraviteljima za podrtine (eng. *wreck receivers*), a te poslove na terenu izvršavaju porezno-carinski službenici ili viši službenici obalne straže. Ured upravitelja za podrtine u današnje je vrijeme ujedinjen i centraliziran u okviru Agencije za pomorstvo i obalnu stražu u Southamptonu.⁶⁵

Upravitelju za podrtine pripada pravo na naknadu svih razumnih troškova i na pristojbe koje propisuje Državni tajnik. U slučaju spora o visini naknade plative upravitelju za podrtine odlučuje Državni tajnik. Upravitelj za podrtine, međutim, ne može steći pravo na nagradu za spašavanje.⁶⁶

Odmah po saznanju o pomorskoj nesreći na području Ujedinjenog kraljevstva, upravitelj za podrtine dužan je izaći na mjesto nesreće i preuzeti zapovjedništvo nad svim ondje prisutnim osobama te im dodijeliti dužnosti i dati upute koje smatra potrebnim za očuvanje broda i zaštitu života unesrećenih osoba. Nepoštivanje upra-

⁶¹ *Aircraft (Wreck and Salvage) Order 1938* (S. R. & O. 1938 No. 136); citirano iz ROSE, op. cit., bilj. 58, str. 121.

⁶² *Hovercrafts (Application of Enactments) Order 1972* (S. I. 1972 No. 971); citirano iz ROSE, op. cit., bilj. 58, str. 122.

⁶³ *Fisheries Act 1968*, članak 17., kako je izmijenjen člankom 314. st. 2 MSA-e 1995.; citirano iz ROSE, op. cit., bilj. 58, str. 122.

⁶⁴ ROSE, op. cit., bilj. 58, str. 125.

⁶⁵ *Ibid*, str. 781.

⁶⁶ *Ibid*.

viteljevih naredbi kažnjivo je novčanom kaznom. Upravitelj za podrtine, međutim, nije ovlašten umiješati se u odnose između zapovjednika i posade kad se radi o upravljanju brodom, osim ako to zapovjednik izričito ne zatraži. U svrhu očuvanja broda i imovine na brodu te zaštite života unesrećenih osoba upravitelj za podrtine ovlašten je tražiti pomoć drugih osoba i brodova koji se nalaze u blizini mjesta nesreće te može narediti upotrebu bilo kojeg vozila koje se nalazi pri ruci.⁶⁷

U svrhu pomoći brodu i osobama u opasnosti od pomorske nesreće svaka je osoba ovlaštena prelaziti preko obližnjih zemljišta, vozilima i bez njih, te na tim zemljištima privremeno polagati sve spašene stvari s broda, ali pazeći da pritom prouzroče čim manju štetu, a vlasnici i posjednici ih pod prijetnjom prekršajne kazne u tome ne smiju ometati. Eventualno nastala šteta se vlasnicima zemljišta nadoknađuje u obliku nagrade za spašavanje.⁶⁸

Zakonom su propisane prekršajne kazne za neovlašteno pristupanje unesrećenom brodu, za ometanje operacija spašavanja broda, imovine na njemu ili podrtine, za prikriivanje podrtine, za mijenjanje ili brisanje oznaka na unesrećenom brodu ili podrtini, za neovlašteno uklanjanje bilo kakvih stvari ili dijelova s unesrećenog broda ili podrtine. Predviđena je čak kazna zatvora za neovlašteno iznošenje podrtine ili njenih dijelova radi prodaje s područja Ujedinjenog kraljevstva u inozemstvo. Upravitelj podrtine ovlašten je uz sudski nalog pretražiti bilo koji prostor, te zadržati tako pronađenu podrtinu.⁶⁹

Svaka osoba koja pronađe ili uzme u posjed podrtinu na području Ujedinjenog kraljevstva ili to učini izvan zemlje, ali zatim podrtinu dopremi u zemlju, dužna je o tome obavijestiti upravitelja za podrtine. Ako je riječ o vlasniku podrtine, on je dužan upravitelju za podrtine opisati oznake po kojima se podrtina može prepoznati. Ako pak nije riječ o vlasniku, onda je ta osoba dužna, slijedeći upute upravitelja za podrtine, bilo predati mu podrtinu bilo držati podrtinu po njegovu nalogu, a u suprotnom odgovara vlasniku podrtine za štetu. U svakom slučaju, neispunjavanje opisanih dužnosti propisano je kao kazneno djelo. Slično, u slučaju brodoloma, sav teret, oprema, dijelovi ili druge stvari s broda koje završe na obalama ili drugdje u moru moraju se predati upravitelju za podrtine koji ih je ovlašten i silom oduzeti. Nepoštivanje ove obveze kazneno je djelo. Kada upravitelj za podrtine preuzme podrtinu u posjed, on to u roku od 48 sati mora objaviti uz opis podrtine i navođenje oznaka po kojima se ona može prepoznati te ju učiniti dostupnom za pregled. Ako po njegovoj procjeni vrijednost podrtine premašuje iznos od 5.000 britanskih funti objavu je dužan proslijediti i na *Lloyd's of London*.⁷⁰

⁶⁷ *Ibid*, str. 781-782.

⁶⁸ *Ibid*, str. 782-783.

⁶⁹ *Ibid*, str. 783.

⁷⁰ *Ibid*, str. 785. MSA 1995., čl. 237-238.

Vlasnik koji se javi u roku od godinu dana od prelaska podrtine u posjed upravitelja za podrtine te plati nagradu za spašavanje, troškove i pristojbe ima pravo tražiti da mu se podrtina preda u posjed. U odsustvu vlasnika ili njegovog zastupnika, ovlaštenu konzularni predstavnik države zastave unesrećenog broda odnosno države čiji su državljani vlasnici tereta ima se smatrati zastupnikom vlasnika u svim poslovima vezanim uz čuvanje, zbrinjavanje ili uklanjanje podrtine.⁷¹

Upravitelj podrtine ovlašten je prodati podrtinu i prije isteka roka od godine dana ako po njegovom mišljenju nije vjerojatno da će se vlasnik podrtine javiti u tom roku. Osim toga, on može u svako doba prodati podrtinu koju drži u posjedu ako procijeni da je njena vrijednost manja od 5.000 britanskih funti, ili ako je toliko oštećena ili je po naravi sklona propadanju pa ju nije moguće čuvati ili ako je njena vrijednost premala da bi pokrila troškove skladištenja. Po odbitku troškova prodaje, upravitelj je dužan čuvati sredstva ostvarena prodajom te ona mogu biti predmetom istih zahtjeva, prava i odgovornosti kao i sama podrtina.⁷²

Sve podrtine nađene na području Ujedinjenog kraljevstva na koje nitko ne polaže pravo vlasništva pripadaju kraljici, osim ako pravo na podrtinu nije priznato nekoj drugoj osobi. Osoba koja polaže neko pravo na podrtinu bez vlasnika dužna je upravitelju za podrtine podnijeti izjavu kojom opravdava svoje pravo na podrtinu te navesti adresu za primanje pismena. Ako vlasnik podrtine ne postavi svoj vlasnički zahtjev u roku od godine dana od prelaska podrtine u posjed upravitelja za podrtine, upravitelj je dužan predati podrtinu osobi koja polaže pravo na nju čim ona plati sve troškove, pristojbe i nagradu za spašavanje. Ako niti jedna osoba ne polaže pravo na podrtinu, upravitelj mora prodati podrtinu. Po odbitku svih svojih troškova i pristojbi te po plaćanju nagrade za spašavanje spašavateljima u iznosu koji odredi Državni tajnik, upravitelj će eventualni ostatak sredstava postignutih prodajom uplatiti u korist kraljice. Predajom podrtine odnosno uplatom sredstava u korist kraljice, prestaje sva odgovornost upravitelja. Međutim, to je bez utjecaja na eventualna prava trećih osoba u odnosu na podrtinu.⁷³

Javne ovlasti uklanjanja podrtina proizlaze iz nekoliko propisa. Zakon o lukama, dokovima i lukobranima iz 1847., tj. *Harbours, Docks and Piers Act, 1847.* (u nastavku HDPa 1847.) kao i Zakon o brodogradilišnim lukama iz 1865., tj. *The Dockyard Ports and Regulation Act, 1865.* (u nastavku DPRA 1865.) uređuju materiju vezanu uz izgradnju, uređenje i održavanje reda u lukama. Među ostalim, propisano je da lučki kapetan ima ovlasti uklanjanja podrtina i drugih prepreka na prilazima u luke, dokove i lukobrane te unutar luka. Propisano je da trošak takvih mjera pada na teret vlasnika podrtine ili drugog predmeta koji predstavlja smetnju u luci, doku ili

⁷¹ *Ibid.*, str. 786. MSA 1995., čl. 239.

⁷² *Ibid.* MSA 1995., čl. 240.

⁷³ *Ibid.*, str. 787. MSA 1995., čl. 241.-244.

u blizini lukobrana. Radi osiguranja naplate takvih troškova lučki je kapetan ovlašten i prodati uklonjenu stvar te naknaditi svoje troškove iz sredstava postignutih prodajom, a višak tih sredstava predati vlasniku uklonjene stvari na njegov zahtjev (HDPa 1847. , čl. 56.).⁷⁴

Opće odredbe o uklanjanju podrtina sadržane su u MSA-i 1995. (članci 252-254). Ovlasti su tim zakonom dodijeljene lučkim vlastima, tijelima za zaštitu okoliša te državnoj svjetioničarskoj službi (*General Lighthouse Authority*), a odnose se na potonule, nasukane ili napuštene brodove te svu opremu, teret, balast i dijelove koji se nalaze ili su se nalazili na takvom brodu. Nadležno javno tijelo ovlašteno je poduzeti operacije uklanjanja podrtine kada to ocijeni nužnim, ali je pri tome dužno postupati razumno, primjereno okolnostima i pravovremeno, te u pravilu prethodno donijeti formalno rješenje i obavijestiti vlasnika podrtine o postupanju.⁷⁵ Nadležno tijelo može podrtinu uzeti u posjed, izvaditi, ukloniti, uništiti u cijelosti ili djelomično, označiti plutačama, osvjetliti, i sl. Nadalje, ono može prodati izvađenu ili uklonjenu podrtinu, a na njoj ono ima zakonsko založno pravo.⁷⁶ Prodaja mora biti oglašena bar sedam dana u lokalnim novinama, osim kad se radi o stvarima koje su sklone brzom propadanju ili koje bi uslijed odgode znatno izgubile na vrijednosti. Prije prodaje, vlasnik ima pravo tražiti da mu se podrtina preda u zamjenu za plaćanje uobičajene tržišne cijene koja se utvrđuje sporazumno između vlasnika i nadležnog tijela, a u slučaju spora o njoj odlučuje osoba koju je za taj zadatak imenovao Državni tajnik. Nadležno tijelo koje prodaje podrtinu ovlašteno je svoje troškove vezane uz prodaju naknaditi iz sredstava ostvarenih prodajom, a ostatak čuvati kao zajednički fond za račun svih vjerovnika. Nije nužno da nadležno tijelo svoje ovlasti izvršava neposredno. Ono može s vlasnikom ili drugom osobom koja želi vaditi ili uklanjati podrtinu dogovoriti da ta druga osoba vađenje obavi pod određenim uvjetima i na određeni način. Nadležno je tijelo ovlašteno i intervenirati u već poduzete operacije spašavanja, pa ih čak i zaustaviti. Ono po zakonu svoje troškove može naknaditi iz sredstava ostvarenih prodajom podrtine. Međutim, MSA 1995. ne daje pravo nadležnom tijelu da potražuje naknadu troškova osobno od vlasnika podrtine. Iznimka su troškovi državne svjetioničarske službe. Ovo javno tijelo ovlašteno je višak troškova koje nije uspjelo naknaditi iz sredstava postignutih prodajom podrtine potraživati od osobe koja je u vrijeme brodoloma ili napuštanja broda bila vlasnik broda.⁷⁷

MSA 1995. daje samo opći pravni okvir za postupanje s podrtinama, dok je ta materija detaljnije uređena raznim posebnim propisima i podzakonskim aktima te se primjena svih tih propisa u pojedinačnim slučajevima kombinira na odgovarajući

⁷⁴ *Ibid*, str. 788.

⁷⁵ *Ibid*, str. 789-790.

⁷⁶ REEDER, op. cit. bilj 59, str. 300.

⁷⁷ ROSE, op. cit. bilj. 58, str. 790-791.

način. Tako bi primjerice nadležno tijelo najprije moglo provesti prodaju podrtine po MSA-i 1995. i iskoristiti sva sredstva postignuta prodajom za naknadu troškova poduzetog uklanjanja podrtine, a zatim tužiti vlasnika podrtine za višak troškova uklanjanja temeljem HDPa 1847., čl. 56.⁷⁸

Po engleskom pravu odgovornost za troškove uklanjanja podrtine je neograničena.⁷⁹

Podrtine koje imaju povijesnu, arheološku ili umjetničku vrijednost, a nalaze se u vodama Ujedinjenog kraljevstva, zaštićene su prije svega Zakonom o zaštiti podrtina iz 1973., tj. *Protection of Wrecks Act*, 1973. te općim Zakonom o nacionalnoj baštini iz 1983., tj. *National Heritage Act*, 1983. Zaštita podrtina koje imaju obilježja vojnog dobra osigurana je Zakonom o zaštiti vojnih ostataka iz 1986., tj. *The Protection of Military Remains Act*, 1986.

3.3. Pravo Sjedinjenih Američkih Država

U općem pomorskom pravu SAD-a pojam podrtina odnosi se na podrtinu broda ili drugog plovnog objekta koji se nasukao ili potonuo, te se govori o tri osnovne vrste odgovornosti kojima je izložen vlasnik podrtine:⁸⁰

- odgovornost *in rem* i odgovornost *in personam* za troškove označavanja i uklanjanja podrtine prema SAD-u,⁸¹
- odgovornost za štetu prouzročenu podrtinom prema SAD-u i prema trećima,
- kaznena odgovornost, tj. odgovornost za novčane kazne predviđene zakonom.

Osim toga, uz vlasnika podrtine slične će odgovornosti snositi i osobe koje su svojom krivnjom prouzročile nastanak podrtine. Te će osobe odgovarati prema SAD-u, prema vlasniku podrtine i prema trećima.⁸²

Odgovornost za uklanjanje podrtine u pravu SAD-a uređena je prije svega federalnim zakonom o podrtinama, poznatim pod nazivom *Wreck Removal Act* ili *Wreck*

⁷⁸ *Ibid*, str. 793.

⁷⁹ *Ibid*, str. 795. Vidi MSA 1995., dodatak 7, dio II, t. 3.

⁸⁰ J. C. Scowcroft, "Wreck Removal: An Overview and Recent Developments", *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol. 16, No. 3, 1985, str. 311-312.

⁸¹ SAD pripada krugu zemalja koje slijede pravni sustav *common lawa*, a jedna od posebnosti *common lawa* jest razlikovanje nadležnosti civilnih sudova *in rem* i *in personam*, odnosno razlikovanje građanske odgovornosti *in rem* i *in personam*. Osnovna je odgovornost *in personam* prema kojoj dužnik odgovara osobno svom svojom imovinom. Međutim, sudovi za određene vrste tražbina mogu ustanoviti nadležnost *in rem*, tj. nadležnost nad nekom stvari iz čije će vrijednosti tužitelj namiriti svoju tražbinu. Tako se u pomorskom pravu država *common lawa* tradicionalno za pomorske tražbine zaštićene založnim pravima može ustanoviti nadležnost *in rem* u odnosu na brod kojim je šteta prouzročena. Tada u sudskom postupku brod ima status tuženika i odgovara za štetu do iznosa svoje vrijednosti.

⁸² SCOWCROFT, op. cit. bilj. 80, str. 312.

Act.⁸³ Ako iz podrtine istječu onečišćujuće tvari ili postoji prijetnja takvog onečišćenja iz podrtine, onda u obzir dolazi primjena federalnog zakona kojim se općenito uređuje odgovornost za onečišćenje voda, tj. *Federal Water Pollution Control Act* (u nastavku FWPCA). Uz *Wreck Act* i FWPCA, primjenjuju se i zakoni pojedinih država kao i *common law*, kada njihova primjena nije isključena navedenim federalnim zakonima.⁸⁴

Sukladno *Wreck Actu* vlasnik potonulog ili nasukanog broda dužan ga je označiti i ukloniti. Zakon se primjenjuje na sve morske i unutarnje vode pod nadležnošću SAD-a, ali i na umjetne otoke, instalacije i druge naprave pričvršćene za morsko dno koje služe u istraživanju i iskorištavanju minerala u epikontinentalnom pojasu SAD-a. Stav je sudova da se zakon primjenjuje samo kada podrtina predstavlja opasnost za sigurnost plovidbe. Posebnim podzakonskim propisima Obalne straže i Korpusa vojnih inženjera (*US Army Corps of Engineers*) predviđeni su kriteriji za utvrđivanje postojanja takve opasnosti, kao npr. lokacija podrtine koja predstavlja zapreku na plovnom putu, dubina i bistroća mora na mjestu gdje se podrtina nalazi, vrsta i gustoća prometa na tom području, prevladavajući vremenski uvjeti, povijest pomorskih nesreća, i sl.⁸⁵

Izmjenama *Wreck Acta* iz 1986. godine usvojen je sustav objektivne odgovornosti za označavanje i uklanjanje podrtine, tj. odgovornosti bez krivnje. Glavna odredba o odgovornosti za uklanjanje podrtine sadržana je u članku 409. *Wreck Acta* kojim je propisana obveza vlasnika podrtine da ju označi tako da uvijek bude uočljiva. Pri označavanju podrtine vlasnik je dužan pridržavati se važećih propisa. Riječ je o osobnoj obvezi vlasnika podrtine i on se ne može osloboditi odgovornosti za označavanje podrtine prenoseći izvršenje te obveze na drugu osobu.⁸⁶ Jedina iznimka od toga pravila jest slučaj kada Obalna straža po službenoj dužnosti ili na zahtjev vlasnika označi podrtinu pa to učini neispravno. Tada za štetu nastalu uslijed neispravnih oznaka odgovara SAD.⁸⁷ Odgovornost vlasnika za označavanje podrtine nastaje u trenutku kada je vlasnik podrtine o njoj obaviješten.⁸⁸ Obveza označavanja podrtine podrazumijeva i obvezu primjene dužne pažnje pri lociranju podrtine. Vlasnik podrtine može zatražiti Obalnu stražu da o njegovu trošku označi podrtinu, ali time se on ne oslobađa obveze primjene dužne pažnje u održavanju tih oznaka. Obveza održavanja oznaka podrtine u skladu s važećim propisima postoji sve dok se podrtina ne ukloni ili dok vlasnik podrtinu ne napusti u korist SAD-a. Napuštanje se izvršava na način da vla-

⁸³ *Wreck Act* je dio zakona pod naslovom *Rivers and Harbors Act* 1899, 33 U.S.C.

⁸⁴ SCOWCROFT, op. cit. bilj. 80, str. 312.

⁸⁵ H. K. Watson, *Wreck removal in the 21st century*, The Association of Average Adjusters of the United States, Viewpoints 2007, <http://www.usaverageadjusters.org/2007vpHKW.pdf> (6. 9. 2012.), str. 1-2.

⁸⁶ T. J. Schoenbaum, *Admiralty and Maritime Law*, 3rd edition, West Group, St. Paul, 2001., str. 782.

⁸⁷ SCOWCROFT, op. cit. bilj. 80, str. 319.

⁸⁸ *Ibid*, str. 318.

snik izda pisanu izjavu o napuštanju koja se dostavlja Obalnoj straži i Korpusu vojnih inženjera.⁸⁹ Međutim, vlasnik je ovlašten napustiti podrtinu samo ako nije skrivio nastanak podrtine.⁹⁰ Općenito, Obalna straža ima ovlast u svrhu sigurnosti plovidbe označiti svaku podrtinu koju vlasnik nije označio u skladu s propisima. Trošak takvog označavanja do trenutka napuštanja snosi vlasnik, a nakon toga Ministarstvo obrane, preciznije Vojska SAD-a.⁹¹ Ako vlasnik napusti podrtinu pa se naknadno utvrdi da je podrtina nastala uslijed nepažnje vlasnika, troškovi označavanja podrtine koje je poduzela obalna straža nedvojbeno će biti naknadivi od vlasnika u sklopu odštetnog zahtjeva SAD-a za naknadu troškova uklanjanja podrtine.⁹²

Istim člankom 409. *Wreck Acta* propisana je i obveza vlasnika da odmah ukloni podrtinu, s tim da se "odmah" u sudskoj praksi tumači na način da to bude u razumnom roku, ali svakako što je prije moguće u danim okolnostima. Vlasnik ili brodar potonulog ili nasukanog broda dužan ga je ukloniti ako podrtina predstavlja opasnost plovidbe, a u protivnom on čak i kazneno odgovara za kršenje te zakonske obveze. Propust vlasnika podrtine da započne uklanjanje ili da ga obavi uz dužnu pažnju smatra se napuštanjem, u kojem slučaju je SAD ovlašten poduzeti uklanjanje te od vlasnika podrtine potraživati naknadu štete i troškova uklanjanja, neovisno o tome je li vlasnik nepažnjom skrivio nastanak podrtine.⁹³

Vlasnik podrtine koji nije ispunio svoju obvezu označavanja i uklanjanja podrtine izložen je odgovornosti prema trećim osobama za štetu koja bi mogla proizaći iz udara drugog broda u podrtinu. Ta se odgovornost temelji na krivnji, te se primjenjuju opća pravila pomorskog prava o odgovornosti brodarka za štetu. Međutim, iznimka je u tome što vlasnik podrtine koji nije ispunio svoju obvezu označavanja i uklanjanja podrtine nema pravo na ograničenje odgovornosti. Vlasnik podrtine pri tom zadržava pravo regresa protiv osobe koja je skrivila pomorsku nesreću uslijed koje je podrtina nastala.⁹⁴

U slučaju kada podrtina predstavlja zapreku na plovnom putu dulje od 30 dana ili ako se pravno ustanovi napuštanje podrtine i prije isteka toga roka, SAD ima diskreciono pravo razrezati, ukloniti prodati ili se na drugi način riješiti podrtine bez ikakve odgovornosti za štetu prema vlasniku podrtine (*Wreck Act*, čl. 414.). Sredstva ostvarena prodajom podrtine u tom slučaju idu u korist državne blagajne SAD-a. Kada podrtina predstavlja takvu zapreku na plovnom putu koja zaustavlja, ozbilj-

⁸⁹ SCHOENBAUM, op. cit. bilj. 86, str. 784.

⁹⁰ SCOWCROFT, op. cit. bilj. 80, str. 320.

⁹¹ *Ibid*, str. 314.

⁹² *Ibid*, str. 320.

⁹³ SCHOENBAUM, op. cit. bilj. 86, str. 784-785. Vidi također SCOWCROFT, op. cit. bilj. 80, str. 313, 321; *Wreck Act*, čl. 411. – 416., 418. i 502.

⁹⁴ SCHOENBAUM, op. cit. bilj. 86, str. 786. Opširnije o tome vidi SCOWCROFT, op. cit. bilj. 80, str. 321-322.

no ometa ili naročito ugrožava plovidbu SAD je ovlašten poduzeti njeno promptno uklanjanje i ima ju pravo prodati ili se na drugi način riješiti takve podrtine. Ako vlasnik podrtine ne naknadi troškove uklanjanja u roku od 30 dana od dostave naloga za uklanjanje, SAD ima pravo zadržati sredstva ostvarena prodajom podrtine (*Wreck Act*, čl. 415).⁹⁵

Kada podrtina predstavlja izvor onečišćenja uljem ili drugim štetnim tvarima, primjenjuje se FWPCA temeljem kojeg je SAD ovlašten poduzeti mjere uklanjanja podrtine radi sprečavanja ili smanjenja onečišćenja o trošku vlasnika podrtine. Propisano je da će predsjednik SAD-a ukloniti ili organizirati uklanjanje onečišćujućih tvari koje s brodova dopiju u more ili druge vode SAD-a ili na njihove obale, osim ako ocijeni da vlasnik ili brodar poduzima takve primjerene mjere. Kada uslijed pomorske nesreće prijeti znatno onečišćenje uljem ili drugim štetnim tvarima s broda koje bi moglo ugroziti zdravlje ljudi i dobrobit SAD-a, SAD je ovlašten odmah ukloniti i po potrebi uništiti takav brod o trošku vlasnika broda ili brodara. Odgovornost vlasnika broda odnosno brodara za takve troškove je ograničena, osim kad je do štete došlo uslijed njegovog namjernog štetnog postupka.⁹⁶

Prema *Scowcroftu* onečišćenje iz podrtine nedvojbeno se ima smatrati posljedicom namjernog štetnog postupka vlasnika koji je napustio podrtinu u trenutku kada je do istjecanja štetnih tvari već došlo ili je takvo onečišćenje prijetilo, neovisno o tome je li do brodoloma došlo uslijed krivnje vlasnika ili bez njegove krivnje. U takvom slučaju bi vlasnik temeljem FWPCA-e neograničeno odgovarao za troškove uklanjanja onečišćenja tj. podrtine, unatoč tome što je temeljem *Wreck Acta* bio ovlašten napustiti podrtinu.⁹⁷

Posebno je pitanje u pravu SAD-a zastara potraživanja naknade troškova označavanja i uklanjanja podrtine. Ne postoji posebni propis o zastari potraživanja temeljem *Wreck Acta*, a niti temeljem FWPCA-e, te se na odnosne vrste tražbina primjenjuju opći zastarni rokovi. Zastarni rok za tražbine iz ugovora po pravu SAD-a je šest godina od nastanka tražbine, a za izvanugovorne tražbine tri godine od nastanka tražbine. Praksa sudova u SAD-u po pitanju zastare potraživanja SAD-a za naknadu troškova označavanja i uklanjanja podrtine po *Wreck Actu* odnosno po FWPCA-i je neujednačena. Prema *Scowcroftu* na sve tužbe SAD-a s osnova *Wreck Acta* kao i FWPCA-e trebalo bi primjenjivati trogodišnji zastarni rok za izvanugovorne tražbine, jer je riječ o tražbinama utemeljenim na zakonu.⁹⁸ Drugo je pitanje

⁹⁵ SCOWCROFT, op. cit. bilj. 80, str. 314.

⁹⁶ *Ibid*, str. 315.

⁹⁷ *Ibid*, str. 322.

⁹⁸ Praksa je nekih sudova SAD-a da se na odnosne tražbine primjenjuje šestogodišnji zastarni rok koji inače vrijedi za ugovorne tražbine. To se tumači na način da se odnosne tražbine trebaju smatrati tražbinama SAD-a za regresnu naknadu troškova uklanjanja podrtine koji u osnovi proizlaze iz ugovora. Opširnije vidi SCOWCROFT, op. cit. bilj. 80, str. 325-327.

u kojem trenutku nastaje tražbina SAD-a s osnova *Wreck Acta* odnosno FWPCA-e, tj. od kada se računa rok zastare za tražbine s osnova tih zakona. O ovom je pitanju praksa sudova SAD-a također neujednačena. Stav je nekih sudova da taj rok zastare počinje teći od dana kad je SAD poduzeo mjere uklanjanja. Drugi su, pak, sudovi taj rok računali od dana nastanka podrtine. Prema *Scowcroftu* bi bilo ispravno početak roka zastare za naknadu troškova uklanjanja podrtine po *Wreck Actu* računati od isteka tridesetodnevnog zakonskog roka od nastanka podrtine. Naime, po *Wreck Actu* SAD je ovlašten poduzeti mjere uklanjanja tek po isteku toga roka, pa bi, dakle, trenutak nastanka prava SAD-a za poduzimanje mjera uklanjanja bio mjerodavan za početak roka zastare.⁹⁹

Praksa sudova SAD-a ustanovila je da je odgovornost za sve tražbine SAD-a koje proizlaze iz *Wreck Acta* neograničena. Dakle, vlasnik podrtine i sve treće osobe koje su skrivile nastanak podrtine odgovaraju neograničeno prema SAD-u za troškove označavanja i uklanjanja podrtine i za štetu prouzročenu podrtinom. *Scowcroft* smatra da vlasnik podrtine i treća osoba koja je skrivila nastanak podrtine odgovaraju neograničeno i prema trećima (osobama privatnog prava) kao i međusobno za troškove uklanjanja i za štetu prouzročenu podrtinom. Međutim, sudska praksa u takvim predmetima još nije ustanovljena.¹⁰⁰

4. KRITIKA VAŽEĆEG I PRIJEDLOG NOVOG PRAVNOG UREĐENJA

4.1. Općenito o značenju i uporabi pojmova

Pojmovi *podrtina*, *potonula stvar*, *uklanjanje*, *vađenje*, *spašavanje* i sl. izrazi su koji u zakonu trebaju služiti za ostvarivanje posebnih ciljeva društvene politike i zato moraju imati i posebno značenje. Za davanje terminološkog značenja pojedinom izrazu mjerodavno je pravo, a to znači da terminološko značenje pojedinih izraza dolazi od pravnog poretka, odnosno društvene politike. Prema tome, pravni pojmovi (*notiones iuris*), pojmovi su kojima je pravo dalo poseban karakter s obzirom na sadržaj, opseg i posljedice u poretku.¹⁰¹

Svugdje, gdje postoji potreba za stručnim izražavanjem, postavlja se zahtjev da terminologija mora biti jedinstvena (*unitas terminologiae*). Takav se zahtjev postavlja

⁹⁹ SCOWCROFT, op. cit. bilj. 80, str. 327-329.

¹⁰⁰ Ibid, str. 330-334.

¹⁰¹ Ako se u propisu nalazi neki izraz, a ne može se utvrditi njegovo terminološko značenje, vrijedi za njega značenje koje je inače uobičajeno u jeziku. To znači, da se neka riječ ili rečenica upotrebljava u pravnim propisima u jednakom značenju kao i u svakodnevnom jeziku, pa se tada govori o običnom ili vlastitom značenju riječi, a riječ se uzima onako kako obično znači. Značenje običnih izraza u propisima je pravilo, a sve ostalo iznimka. Međutim, svakim propisom ostvaruju se u nekom području određeni ciljevi, zbog toga moraju imati posebno značenje i izrazi koji se pritom upotrebljavaju. Tako objašnjava Vuković Mihajlo, Vuković Đuro: *Znanost o izradi pravnih propisa nomotehnika*, Informator, Zagreb, 1997., str. 55. i 76.

i pri redigiranju pravnih propisa, kao i pri znanstvenom obrađivanju prava. Dobra pravna terminologija mora biti ne samo suvremena, nego i precizna. Svaki stručni izraz mora imati stalan sadržaj. S druge strane, isti se izraz ne smije upotrijebiti za razne stvari.¹⁰² Slijedom toga, zakoni kao i međunarodni ugovori u pravilu donose u svojim općim odredbama značenje pojedinih izraza koje ti izrazi u smislu toga pravnog akta imaju. Od zakonodavca se očekuje da definirane izraze dosljedno koriste u zakonskom tekstu.

Bez dobrog poznavanja točnog sadržaja i opsega svakog pojma koji se rabi u zakonu, kao i znanja o međusobnom odnosu pojmova,¹⁰³ a koje se crpi iz sadržaja pojmova i poznavanja materijalnog prava, nemoguće je ispravno sistematiziranje propisa.

4.1.1. Kritički osvrt na značenje i uporabu pojmova u PZ-u *de lege lata*

Analizom značenja i uporabe pojmova u pozitivnom PZ-u dolazi se do sljedećih zaključka:

a) Sužen opseg pojma podrtina u odnosu na značenje toga pojma u WRC-u

Pojam *podrtina* uveden je u PZ 2008. (čl. 5. t. 31. a).¹⁰⁴ Znači, za razliku od ranijeg domaćeg prava koje nije predviđalo zakonsku definiciju pojma *podrtina*,¹⁰⁵ sadržaj i opseg toga pojma danas je definiran u PZ-u, i to po uzoru na Međunarodnu konvenciju o uklanjanju podrtina, Nairobi, 2007. (u nastavku WRC).¹⁰⁶ Međutim, pojam *podrtina* ipak nije u potpunosti definiran u skladu s WRC-om, tj. u opseg pojma ne ulaze svi objekti koji prema WRC-u mogu biti predmetom uklanjanja podrtina. Pojam *brod* u značenju u kojem je definiran u PZ-u uži je od pojma *brod* kako je definiran za potrebe WRC-a. Time je u PZ-u ograničen sadržaj i skraćen doseg primjene instituta uklanjanja podrtina samo na brod u smislu PZ-a, ali njime nisu obuhvaćeni svi plovni i plutajući objekti. Zbog toga je definiciju pojma *podrtina* potrebno prera-

¹⁰² *Ibid*, str. 56.

¹⁰³ Potrebno je dobro razumjeti uzajamne odnose između pojmova te jasno prepoznavati jesu li dva pojma međusobno primjerice dispartni, korelativni, koordinirani, koji od pojmova je subordiniran, a koji superordiniran i sl.

¹⁰⁴ "Podrtina nastala nakon pomorske nezgode jest: a) potonuli ili nasukani brod, ili b) bilo koji dio potonulog ili nasukanog broda, uključujući svaki predmet koji se nalazi ili se nalazio na tom brodu, ili c) svaki predmet koji je nestao u moru s broda i koji je nasukan, potonuo ili ostavljen da pluta ili d) 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" (čl. 5. st. 1. točka 31.a), PZ).

¹⁰⁵ Postojanje podrtine se u ranijem domaćem pravu cijenilo kao činjenično pitanje o kojem se odlučivalo pojedinačno, ovisno o okolnostima konkretnog slučaja. Opširnije vidi PADOVAN, SKORUPAN WOLFF, op. cit. bilj. 1, str 131-132.

¹⁰⁶ WRC do danas nije stupila na snagu, a ratificiralo ju je samo 5 država (Bugarska, Indija, Iran, Nigerija, Palau). Podatak je od 30. 9. 2012., izvor www.imo.org (15. 10. 2012.).

diti tako da se njeno značenje proširi na sve vrste plovnih i plutajućih objekata, uz isključenje plutajućih platformi koje su u vrijeme pomorske nesreće bile postavljene za istraživanje ili eksploataciju podmorja. Na taj način bi se definicija pojma podrtina u PZ-u u cijelosti uskladila s definicijom podrtine iz WRC-a što je po svoj prilici bila izvorna zamisao zakonodavca koja, međutim, zbog propusta nije u cijelosti dosljedno provedena izmjenama i dopunama PZ-a iz 2008. godine.¹⁰⁷

**b) Definirani pojam podrtina ne koristi se na relevantnim mjestima u zakonu
Umjesto pojma podrtina koriste se opisne stilizacije za taj pojam**

Zakonodavac je uključivanjem definicije *podrtine* u opće odredbe zakona (PZ 2008.) nastojao omogućiti uporabu toga pojma u zakonskom tekstu. Međutim to nije dosljedno provedeno. Pojam *podrtina* koristi se samo u člancima koji govore o obveznom osiguranju (čl. 62. st. 5. i 823 b., PZ). Zakonodavac na drugim relevantnim mjestima u PZ-u koristi opisnu stilizaciju za taj pojam, štoviše, pojavljuje se više opisnih izraza: “brod ili druga imovina koja predstavlja opasnost” (čl. 785. st. 1., PZ); “uklanjanje takve imovine” (čl. 785. st. 1., PZ); “te imovine” (čl. 785. st. 2., PZ); “uklanjanje takve¹⁰⁸ stvari” (čl. 785. st. 3., PZ); “uklanjanje imovine” (čl. 786., PZ); “oštećeni, nasukani ili potopljeni plovni objekt” (čl. 65. st. 1., PZ).

Čim se u propisu jedan izraz upotrijebi u jednom značenju, mora se u istom značenju upotrebljavati kroz cijeli propis. To je dosljednost u načinu izražavanja u propisu i ona se razumije sama po sebi. Dosljednost izražavanja preporuča se i između više propisa. Osobito treba dosljednost poštivati u propisima jednog pravnog područja.¹⁰⁹

Razne opisne stilizacije koje se koriste *de lege lata* nisu dovoljno jasne i precizne u pogledu nedvosmislenog i točnog definiranja objekata u odnosu na koje se mogu narediti interventne mjere uklanjanja. Uporaba sintagme “brod ili druga imovina koja predstavlja opasnosti” samo djelomično odgovara definiciji pojma *podrtina* kako je definiran u WRC-u, odnosno u čl. 5. st. 1. t. 31.a PZ-a. Brod koji predstavlja opasnost može biti *podrtina*, međutim brod ili druga imovina koji predstavljaju opasnost to nisu sami po sebi. Da bi brod koji predstavlja opasnost postao *podrtina* odlučno je to da se u odnosu na takav brod ne poduzimaju učinkovite mjere spašavanja znači da se ne poduzimaju uopće ili da mjere koje se poduzimaju ne daju odgovarajući rezultat. Znači, u određenim konkretnim slučajevima u praksi može biti netočno i pogrešno zaključiti da je “brod koji predstavlja opasnost” *podrtina* ili da je svaka “imovina koja predstavlja opasnost” *podrtina*.

¹⁰⁷ Opširnije *infra* značenje i uporaba pojmova *de lege ferenda*.

¹⁰⁸ Pridjev takve u kontekstu citiranog članka PZ-a označava imovinu koja predstavlja ili može predstavljati opasnost za plovidbu, za iskorištavanje prirodnih bogatstava mora ili za onečišćenje okoliša.

¹⁰⁹ VUKOVIĆ, VUKOVIĆ, op. cit. bilj. 101, str. 134.

Uz to, pojam *podrtina* može biti uži i subordiniran pojmu “imovina koja predstavlja opasnost”. Odlučno za pojam *podrtina* je da se mora raditi o stvari koja potječe s plovnog ili plutajućeg objekta ili o samom dijelu takvog objekta, dok pojam *imovina koja predstavlja opasnost* može obuhvaćati stvari koje ne potječu s plovnog ili plutajućeg objekta. Znači, izraz *imovina* može imati širi opseg i značenje od pojma *podrtina*.

c) Pojam potonula stvar nije definiran

Suprotno od pojma *podrtina* koji je dobio svoju zakonsku definiciju u PZ-u 2008., pojam *potonula stvar* u pozitivnom pravu više nema definiciju, a njegova definicija kao pravnog pojma postojala je u ranijem domaćem pravu (do PZ-a 2004.). Unatoč tome što taj pojam nije definiran, on se ipak upotrebljava u PZ-u. Tako potonule stvari spominje čl. 760. PZ-a koji govori o području primjene odredaba Glave II. Dijela osmog PZ-a o spašavanju. Također čl. 998. propisuje prekršajnu kaznu za vađenje potonule stvari koja ima obilježje kulturne baštine bez odobrenja ministarstva nadležnog za poslove kulture.

Izraz *imovina koja predstavlja opasnost*, a koji se koristi u člancima 785. i 786. PZ-a, u kojima se govori o interventnom uklanjanju, neprimjeren je za deskripciju pojma *potonule stvari*. *Potonule stvari*, isto kao i *podrtine*, mogu biti “imovina koja predstavlja opasnost”, ali to nije ključna odrednica samih pojmova. Procjena predstavljaju li one opasnost utječe na odluku jesu li potrebne interventne mjere njihovog uklanjanja ili one mogu biti objektom dobrovoljnog vađenja.

Pojam *imovina koja predstavlja opasnost* u značenju običnog izraza vrlo je neodređen, i s obzirom na zakonitost logike da na značenje riječi djeluje zakon kombinacije i varijacije, pojam *imovina koja predstavlja opasnost* može imati više značenja. S druge strane, pojam *imovina* kao pravni ili terminološki pojam koristi se u odredbama kojima se uređuje institut spašavanja, a definiran je Konvencijom o spašavanju, 1989. i čl. 761. st. 1. t. 3. PZ-a. Odnosi se na imovinu koja se zatekne u opasnosti na moru i znači svaku imovinu koja nije trajno i namjerno učvršćena uz obalu, uključujući vozarinu ako je izložena riziku.

Očito je intencija zakonodavca bila postojećom stilizacijom čl. 785. PZ-a (“brod ili druga imovina koja predstavlja opasnost”) obuhvatiti sve stvari koje predstavljaju opasnost na moru. Međutim, to nije adekvatno rješenje, potrebno je imati posebne i odvojene režime za *potonule stvari*, a posebne za *podrtine*. Također fundamentalna premisa je da su potrebna posebna pravila o dobrovoljnom vađenju *podrtina* i *potonulih stvari* i njihovom obveznom uklanjanju (opširnije *infra*).

Čl. 65. PZ-a, koji trenutno predstavlja glavni zakonski temelj za postupanje nadležnih javnih tijela kad je praktično riječ o ovlasti uklanjanja s plovnih putova objekata koji predstavljaju opasnost za plovidbu, ne upotrebljava pojam *podrtina*, već govori o “oštećenom, nasukanom ili potopljenom plovnom objektu”, a ta stilizacija nije odgovarajuća deskripcija niti za pojam *potonule stvari*. *Differentia specifica* je u

tome da potonula stvar može biti bilo koja stvar, osim podrtine, koja je potonula ili se nasukala u moru, dakle koja ne potječe sa ili od nekog plovno objekta.¹¹⁰

d) Pojmovi uklanjanje i vađenje nisu definirani, a na određenim mjestima u zakonu pogrešno se za pojam uklanjanje rabi pojam spašavanje

Pozitivni PZ nema definiciju pojma *uklanjanje* za potrebe uređivanja instituta uklanjanja podrtina i potonulih stvari.¹¹¹ Pojam *uklanjanje* rabi se u zakonskom tekstu na mjestima na kojima se govori o uklanjanju opasne imovine (čl. 785. – 787., PZ). Međutim, zakonodavac umjesto ili uz pojam *uklanjanje* rabi i pojam *spašavanje*,¹¹² a u čl. 787. st. 1. PZ-a govori o *vađenju imovine*.

Razumljivost propisa temelji se na točnosti izražavanja, a nažalost to u spomenutim odredbama navedenih članaka nije postignuto. Na spomenutim mjestima u zakonu (čl. 785. i 786., PZ) sadržajno se radi o propisima kojima se propisuje obveza uklanjanja pa je pogrešno govoriti o brodu ili drugoj imovini koji može biti predmetom *spašavanja* i propisivati obvezu vlasnika da poduzima mjere za *spašavanje* ili *uklanjanje*. Lučka kapetanija prema pozitivnom PZ-u može samo naložiti provođenje mjera *uklanjanja*.¹¹³ Uporaba u zakonskom tekstu neodgovarajućih pojmova i svrstavanje interventnog uklanjanja pod odredbe zakona o *spašavanju* i glavu PZ-a o *spašavanju* dovodi do krivih atribucija i vrlo ozbiljnih posljedica, a to je brkanje instituta.

¹¹⁰ Opširnije *infra*.

¹¹¹ Izmjenama i dopunama PZ-a iz 2011. godine, dopunjene su odredbe čl. 171., koji je sastavni dio glave PZ-a o "Inspekcijskom nadzoru", a u okviru toga uveden je pojam "*uklanjanje broda*". Važno je napomenuti da se taj dio Zakonika ne odnosi na uklanjanje podrtina i potonulih stvari. Njegova svrha je omogućiti nadležnim državnim tijelima da rješenjem narede vlasniku broda koji predstavlja ili može predstavljati opasnost za luke, plovne putove, plovidbu, i iskorištavanje prirodnih bogatstava mora ili okoliš, da u primjerenom roku poduzme mjere za njegovo uklanjanje (čl. 171. st. 7., PZ). Ako vlasnik ne postupi po rješenju kapetanije, kapetanija će na trošak i rizik vlasnika organizirati uklanjanje (čl. 171. st. 8., PZ), a ako brod predstavlja neposrednu opasnost kapetanija može i bez prethodnog donošenja rješenja odlučiti o uklanjanju (čl. 171. st. 9., PZ). Znači, omogućuje se intervencija uklanjanja broda u okviru postupka inspekcijskog nadzora i prije trenutka u kojem brod postane podrtina. Ova važna mjera u praksi najčešće dolazi do primjene u odnosu na uklanjanje tzv. podstandardnih brodova. Inače, navedene odredbe primjenjuju se i na druge plovne objekte, te plutajuće i nepomične odobalne objekte (čl. 171. st. 13., PZ).

¹¹² Čl. 785. PZ-a je središnja odredba koja govori o obvezi uklanjanja. Tom odredbom propisuje se obveza vlasnika da u primjerenom roku ukloni brod ili drugu imovinu koja predstavlja opasnost. Nadalje, govori se o opasnosti kao ključnom pojmu za nastanak obveze uklanjanja te sadržaju i opsegu opasnosti koja ima utjecaj na opseg interventnih mjera, a propisuje se i da će lučka kapetanija biti ovlaštena organizirati i poduzeti uklanjanje ako to vlasnik ne učini ili ako imovina predstavlja neposrednu opasnost. U čl. 786. PZ-a govori se o troškovima interventnog uklanjanja i to u slučaju kada vlasnik ne postupi po rješenju temeljem kojeg mu je naloženo uklanjanje ili se radi o neposrednoj opasnosti, pa kapetanija bez prethodnog donošenja rješenja odluči poduzimati uklanjanje. Međutim zakonodavac na ovom mjestu pogrešno govori o troškovima *spašavanja* ili uklanjanja te o vrijednosti *spašene* imovine.

¹¹³ Naravno, misli se na uklanjanje kao institut, isto tako na spašavanje kao institut, a u značenju faktičnih akcija sigurno je da spašavanje u naravi uvijek znači uklanjanje stvari s određenog mjesta i slično, opširnije u radu PADOVAN, SKORUPAN WOLFF, op. cit. bilj. 1.

To može stvoriti ozbiljne probleme koji utječu na sam meritum instituta vađenja i uklanjanja podrtina i potonulih stvari.

Spašavanje uređuje drugu materiju (imovinske odnose spašavatelja i vlasnika spašavane imovine) i ima divergentne subjekte, objekte, prirodu mjera, ciljeve akcija, zaštićene interese i sl.¹¹⁴ Akcije spašavanja kao faktične operacije mogu biti u podlozi različitim pravnim odnosima. Tezu da ne treba brkati pravne institute s faktičnim situacijama u kojima isto činjenično stanje može biti u podlozi više spomenutih instituta i može dovesti do toga da se na isto činjenično stanje primjenjuju paralelno odredbe o vađenju i uklanjanju te spašavanju, autorice su detaljno elaborirale u prvom dijelu ove studije u kojoj su objašnjene konceptijske razlike i moguće podudarnosti vađenja i uklanjanja te spašavanja.

Na ovom mjestu treba podsjetiti da je dobro poznavanje teorijskih osnova svakog instituta, materijalnog prava te poslovne i sudske prakse nužno kada se gradi sustav pravnih propisa. Bez toga znanja nema uspješnog sistematiziranja zakonske građe.

Do pogrešne i artifičijelne kongruentnosti u zakonu dolazi zbog toga što pozitivni PZ nema odredbe o vađenju potonulih stvari i podrtina, nema niti odredbi o obveznom uklanjanju potonulih stvari, a norme o obveznom uklanjanju podrtina nepotpune su i nalaze se u dijelu zakona koji govori o spašavanju.

U ranijem domaćem zakonodavstvu spašavanje i vađenje potonulih stvari bili su koordinirani pojmovi. Ta dva pojma međusobno sadržajno različita u artikulaciji zakona bili su koordinirani pod zajedničkim pojmom "plovidbene nezgode".¹¹⁵ Zakonodavac uvijek mora voditi računa da izmjene jednog dijela zakona (ukidanje glave o vađenju potonulih stvari – PZ 2004.) mogu utjecati i u pravilu gotovo uvijek utječu na odredbe nekog drugog dijela zakona. U želji zakonodavca da se kolektiraju samo prividno slične odredbe, fuzionirano je spašavanje i uklanjanje na jednom mjestu u PZ-u (u glavi o spašavanju). Nastale su nepotrebne nejasnoće u zakonskom tekstu i nažalost nelogične i loše sastavljene odredbe.

Dokaz da se u PZ-u brkaju ne samo pojmovi nego i cijeli instituti primjer su i odredbe čl. 787. st. 1 i 2. PZ-a u kojima se govori o predmetima koji imaju obilježja kulturnog dobra ili vojni značaj. U čl. 787. st. 1. govori se o *spašavanju* ili *vađenju* imovine koja ima svojstvo kulturnog dobra, a u čl. 787. st. 2. PZ-a o *spašavanju* imovine koja ima vojnu važnost.

Imovina od posebnog značaja može biti objekt obveznog uklanjanja podrtina i potonulih stvari, kao i objekt vađenja podrtina i potonulih stvari. U zakonu treba jasno razlučiti slučajeve obveznog uklanjanja podrtina i potonulih stvari i slučajeve dobrovoljnog vađenja podrtina i potonulih stvari.¹¹⁶ U oba slučaja potreban je nad-

¹¹⁴ Opširno o tome i o obilježjima spašavanja kao pomorskopravnog instituta *ibid.*

¹¹⁵ Opširnije *supra.*

¹¹⁶ Opširnije *infra.*

zor odgovarajućih tijela koja imaju interes zaštititi tu imovinu, ali i morski okoliš te povezane javne interese. Ako se ne radi o opasnoj podrtini ili potonuloj stvari, onda nije riječ o obveznom uklanjanju u smislu značenja tog instituta kao urgentnog i naređenog od nadležnih javnih tijela. Tada se govori o vađenju podrtina ili potonulih stvari koje je dobrovoljno. Kada je predmet takvog vađenja imovina koja ima poseban značaj, za takve operacije je potrebna i suglasnost ministarstva nadležnog za poslove kulture ako se radi o kulturnom dobru, a u slučaju vađenja imovine od vojnog značaja potrebna je suglasnost ministarstva nadležnog za poslove obrane. Vojna imovina po svojoj prirodi gotovo uvijek može biti opasna, municija, eksplozivne naprave i sl., pa bi ona po prirodi stvari trebala najčešće biti objektom uklanjanja.

Svako pravno pravilo ima svoj sadržaj. U sadržaju pravila mora se nalaziti toliko pojedinosti koliko je potrebno da pravilo dobije svoj smisao. To je zahtjev kvantitete. Kroz sadržaj pravila ostvaruju se ciljevi društvene politike. Postavljanje ciljeva spada u djelokrug tijela koja vode tu politiku. Međutim, usklađivanje pravnih pravila s ciljevima spada u struku onih koji redigiraju pravne propise.¹¹⁷ Zato redaktori pravnih propisa moraju dobro poznavati ciljeve koji se propisima ostvaruju. PZ u pogledu uređenja materije vađenja podrtina i potonulih stvari te obveznog uklanjanja podrtina i potonulih stvari pokazuje da se na diferenciranje ciljeva nije pazilo. U pozitivnom PZ-u prisutna je konfuzija terminoloških izraza, a to dovodi do zbrke i konfuzije samih instituta. Uz određivanje sadržaja kod pravila se nužno javlja i pitanje njegova opsega. Opsegom pravila obuhvaćene su sve one pojedinosti, odnosno uži pojmovi koji se mogu podvesti pod jedno pravilo. Sumiranjem tih pojedinosti određen je opseg pravila.¹¹⁸

Pojmovi *potonule stvari* i *podrtine* su pojmovi različitog sadržaja i opsega i oni se međusobno ne preklapaju, a to znači da su različiti objekti uklanjanja podrtina i uklanjanja potonulih stvari. Također, pojmovi *vađenje* i *uklanjanje* su terminološki izrazi koji imaju svoje *differentiae specificaе*.

e) Redundantnost zakonskog teksta naspram pravnoj praznini

Zbog neodgovarajuće uporabe termina zakonski tekst je na više mjesta redundantan, tj., na mjestima se nepotrebno ponavlja, pretrpan je riječima, preopširan i razvučen u izlaganju,¹¹⁹ dok s druge strane nedostaje niz odredbi koje bi uredile upravnopravni postupak vađenja odnosno obveznog uklanjanja podrtina i potonulih stvari te imovinskopravne aspekte nalaza stvari u moru, gubitka prava vlasništva nad faktički napuštenim podrtinama i potonulim stvarima i dr.

¹¹⁷ VUKOVIĆ, VUKOVIĆ, op. cit. bilj. 101, str. 28.

¹¹⁸ *Ibid*, str. 14 i 15.

¹¹⁹ Primjerice, kako je već ranije izloženo, upotrebljavaju se mnoge različite jezične stilizacije na raznim mjestima u PZ-u, umjesto da se nadomjesti pojmom podrtina za koji je uvedena zakonska definicija, a koji se, pak, drugdje u PZ-u gotovo i ne koristi.

Stiliziranje ima osobito značenje za redigiranje propisa. Propisi moraju biti lako razumljivi i jednoznačni, a tome pridonosi jezgrovitost jezičnog izražavanja, jasnoća stila i konciznost zakonskog teksta te dobra strukturiranost odredbi. Nažalost u zakonskom normiranju ove materije u pozitivnom PZ-a ima više primjera manjkavosti jezičnog stila i nepravilnog izražavanja.

Primjer redundantnosti već su spomenuti izrazi: "brod ili druga imovina koja predstavlja opasnost", "oštećeni nasukani ili potopljeni plovni objekti" i sl. Nadalje, u čl. 785. PZ-a zakonodavac propisuje: "ako se brod ili druga imovina koja može biti predmetom spašavanja nalazi na površini mora, ili ako je uronjena, odnosno na morskom dnu, gdje predstavlja ili može predstavljati opasnost za plovidbu, za iskorištavanje prirodnih bogatstava mora ili za onečišćenje okoliša, teritorijalno nadležna lučka kapetanija rješenjem će narediti njezinu vlasniku da u primjerenom roku poduzme mjere za spašavanje ili uklanjanje takve imovine."¹²⁰ Ovakva stilizacija, osim što dovodi do jedva savladive preglednosti rečenice, ima i druge ozbiljne nedostatke jer je nejezgrovita i neprecizna. Nepotrebna je deskripcija o tome gdje se stvar može nalaziti (na površini, uronjena, na dnu). Takva stilizacija vjerojatno proizlazi iz želje zakonodavca da obuhvati sve što se nalazi u moru, a predstavlja opasnost. S druge strane, pojam *opasnost* nije definiran u pozitivnom PZ-u, premda se spominje na više mjesta kao ključni pojam i uvjet za javno poduzimanje interventnih mjera uklanjanja. Međutim, ponovno se za deskripciju ovog izraza nejedinstveno i neujednačeno koriste izrazi i to čak unutar istog članka. U st. 1. čl. 785. govori se o "opasnosti za plovidbu, za iskorištavanje prirodnih bogatstava mora ili onečišćenje okoliša", a u st. 3. istog čl. 785. PZ spominje se "opasnost za okoliš, odnosno opasnost ili smetnja za plovidbu".

U nastavku se predlaže precizno definiranje sadržaja i opsega važnih pojmova i njihova pravilna i dosljedna uporaba u sadržaju odredbi kojima se uređuju sami instituti. Ishod treba biti takav da izostanu nepotrebne opisne stilizacije, preklapanje pojmova i, još važnije, da ne dolazi do brkanja instituta *spašavanja* i *uklanjanja*.

4.1.2. Značenje i uporaba pojmova u PZ-u *de lege ferenda*

U općim odredbama nove glave Dijela osmog PZ-a trebalo bi predvidjeti značenje pojedinih važnih pojmova za potrebe ove nove glave. Tako bi se definirali pojmovi *podrtina*, *pomorska nesreća*, *opasnost*, *povezani interesi* i *uklanjanje* po uzoru na WRC, a uvele bi se i definicije pojmova *potonula stvar*, *vađenje*, *ovlaštena osoba*, *pošteni nalaznik* i *izvođač radova*.

Prema prijedlogu autorica, *podrtina* nastala nakon pomorske nesreće (u nastavku *podrtina*) jest:¹²¹

¹²⁰ Označile autorice.

¹²¹ Definiciju *podrtine* predložimo brisati iz čl. 5. t. 31.a) i zajedno s ostalim definicijama specifičnim za materiju vađenja i uklanjanja *podrtina* i *potonulih stvari* uvesti u posebnu glavu PZ-a koja regulira tu materiju.

- a) potonuli ili nasukani plovni ili plutajući objekt, ili
- b) bilo koji dio potonulog ili nasukanog plovnog ili plutajućeg objekta, uključujući svaki predmet koji se nalazi ili se nalazio na tom objektu, ili
- c) svaki predmet koji je nestao u moru s plovnog ili plutajućeg objekta i koji je nasukan, potonuo ili ostavljen da pluta, ili
- d) plovni ili plutajući objekt koji će uskoro potonuti ili se nasukati, ili se to opravdano može očekivati, ukoliko još nisu poduzete učinkovite mjere radi pomoći tom objektu ili drugoj ugroženoj imovini.

Pojam podrtina ne odnosi se na plutajuće platforme koje su u vrijeme pomorske nesreće bile postavljene za istraživanje ili eksploataciju podmorja.

U definiciji *podrtine* umjesto pojma *brod* koristimo pojmove *plovni* i *plutajući objekt* kako su definirani u PZ-u, čl. 5. t. 3. i 13. Naime, definicija podrtine preuzeta je iz WRC-a te se ona u izvorniku izvodi iz pojma brod (eng. *vessel*) koji je pak WRC-om definiran kako slijedi: "*Brod* je svako pomorsko plovilo, uključujući hidrokrilne brodove, plovila na zračnom jastuku, ronilice, plutajuće objekte i plutajuće platforme, osim kad su takve platforme postavljene za istraživanje, iskorištavanje ili proizvodnju mineralnih bogatstava morskog dna."

Takva je definicija broda šira od one iz PZ-a, čl. 5. t. 4. Ona obuhvaća sve plovne i plutajuće objekte kako su definirani PZ-om, isključujući plutajuće pomorske platforme dok su angažirane u istraživanju ili eksploataciji podmorja.

Ujedno, navedenu definiciju predlažemo premjestiti iz sada važećeg članka 5. PZ-a u posebnu novu glavu PZ-a koja će sadržavati i sve ostale odredbe o vađenju i uklanjanju podrtina i potonulih stvari. Takvo bi rješenje bilo u interesu preglednosti, razumljivosti i jasnoće zakonskog teksta, a dosljedno je i postojećem pristupu koji je zakonodavac primijenio u pisanju PZ-a općenito. Naime, definicije općih pojmova koji se u istom značenju upotrebljavaju u različitim dijelovima PZ-a u pravilu su sadržane u čl. 5., dok se definicije posebnih pojmova karakterističnih samo za neku specifičnu materiju obrađenu u pojedinoj glavi PZ-a definiraju u okviru te glave.

Nadalje, predlažemo definirati pojam *potonula stvar* kako slijedi: "*Potonula stvar* jest bilo koja stvar, osim podrtine, koja je potonula ili se nasukala u moru, ili koja će uskoro potonuti ili se nasukati ili se to opravdano može očekivati, ukoliko još nisu poduzete učinkovite mjere radi spašavanja te stvari". Naime, u PZ-u 1994. i starijem zakonodavstvu pojam *potonule stvari* obuhvaćao je brodove, brodice, druge plovne objekte, zrakoplove ili njihove dijelove i terete, druge stvari potonule u moru te brodove i brodice koji su se nasukali ako se ne radi o njihovom spašavanju. Prema važećem Zakonu o plovidbi i lukama unutarnjih voda (u nastavku ZPLUV) potonule stvari obuhvaćaju plovila, zrakoplove, njihove dijelove i terete te druge stvari potonule ili nasukane u unutarnjim vodama i lukama Republike Hrvatske ako se ne radi o njihovom spašavanju. S obzirom da novim odredbama PZ-a želimo definirati

podrtinu po uzoru na WRC, definicija *potonulih stvari* treba se adekvatno suziti kako ne bi bilo preklapanja pojmova *podrtina* i *potonula stvar* i kako bismo mogli imati odvojene pravne režime za podrtine te za ostale potonule stvari. Naime, cilj je obvezno uklanjanje s obzirom na podrtine urediti po uzoru na WRC, a s obzirom na potonule stvari po uzoru na tradicionalni domaći režim koji smo imali do novele PZ-a 2004. te koji i dalje imamo u ZPLUV-u. Stoga smo *potonule stvari* definirali na način da pojam obuhvati sve stvari osim podrtina. To znači da pojam *potonula stvar* ne obuhvaća plovne i plutajuće objekte, njihove dijelove i terete koji su uslijed pomorske nesreće potonuli ili se nasukali ili se to opravdano može očekivati ako nisu poduzete učinkovite mjere spašavanja. Prema predloženoj definiciji *potonule stvari* mogu biti zrakoplovi, njihovi tereti i dijelovi, dijelovi građevina, potonule ili nasukane lučke naprave i oprema, vozila te bilo koje druge stvari koje su s obale ili iz zraka dospjele u more pa potonule, nasukale se ili su ostavljene da plutaju bez nadzora.

Definicija *pomorske nesreće* prema našem prijedlogu bi glasila: "*Pomorska nesreća* jest sudar plovnih ili plutajućih objekata, nasukanje ili druga plovidbena nezgoda, ili drugi događaj na plovnom odnosno plutajućem objektu ili izvan njega koji uzrokuje materijalnu štetu ili predstavlja neposrednu opasnost od nastanka materijalne štete na plovnom odnosno plutajućem objektu ili njegovu teretu". Ova je definicija doslovno preuzeta iz WRC-a. Jednaku definiciju pomorske nesreće WRC je, pak, preuzeo iz stavka 2. članka 221. Konvencije UN-a o pravu mora, Montego Bay, 1982. (u nastavku UNCLOS) odnosno iz članka II. Međunarodne konvencije o intervenciji na otvorenom moru u slučaju nezgode koja uzrokuje ili bi mogla uzrokovati onečišćenje naftom, London, 1969. s Protokolom iz 1973. (u nastavku Konvencija o intervenciji). Definicija *pomorske nesreće* važna je jer je taj pojam sadržan i u definiciji *podrtine*. Ideja je da se obvezno (interventno) uklanjanje podrtina uredi za slučajeve kada je podrtina nastala kao posljedica *pomorske nesreće*, za razliku od uklanjanja podstandardnih brodova kako je propisano važećim člankom 171. PZ-a. Nadalje, uz *pomorsku nesreću* koja je prouzročila nastanak podrtine prema aktualnom prijedlogu novih odredbi PZ-a veže se i početak objektivnog roka zastare potraživanja troškova uklanjanja podrtine, također po uzoru na WRC.¹²² Uz pomorsku se nesreću vezuje i osigurateljno pokrće. Naime, prijedlog *de lege ferenda* je da se propiše obvezno osiguranje odgovornosti vlasnika podrtine za troškove uklanjanja podrtine. U kontekstu osiguranja, pomorska će nesreća uslijed koje je nastala podrtina i iz koje je proizašla odgovornost vlasnika za uklanjanje podrtine predstavljati osigurani slučaj. Predložena definicija *pomorske nesreće* veoma je široka te može obuhvatiti vrlo različite vrste događaja, neovisno o njihovom uzroku. Važno je da se nastanak podrtine može vezati uz neki identificirani događaj "koji uzrokuje materijalnu štetu ili predstavlja neposrednu opasnost od nastanka materijalne štete na plovnom od-

¹²² Vidi *infra*.

nosno plutajućem objektu ili njegovu teretu”, a u praksi će se to vezivati uz događaj koji je nadležno javno tijelo evidentiralo kao pomorsku nesreću. Naglašavamo da bi prema našem prijedlogu definicije *podrtine* činjenica da je podrtina nastala kao posljedica pomorske nesreće ustvari bila neoboriva zakonska presumpcija u svim slučajevima predviđenim pod točkama a) – d).

Opasnost bismo po uzoru na WRC definirali kao svaku okolnost ili prijetnju koja ugrožava ili ometa sigurnost plovidbe ili od koje se opravdano mogu očekivati velike štetne posljedice za morski okoliš ili obalu ili povezane interese.

Po uzoru na WRC, *povezani interesi* su interesi izravno ugroženi podrtinom odnosno potonulom stvari ili interesi kojima prijeti opasnost od podrtine odnosno potonule stvari, kao primjerice:

- a) pomorske djelatnosti u obalnim područjima, lukama i ušćima, uključujući ribarstvo, koje predstavljaju osnovne izvore prihoda osobama koje se njima bave,
- b) turističke znamenitosti i drugi gospodarski interesi tog područja,
- c) zdravlje stanovništva i dobrobit obalnog područja, uključujući očuvanje živih morskih bogatstava te flore i faune, i
- d) odobalna i podvodna infrastruktura.

Uklanjanje bi se definiralo kao svaki oblik sprječavanja, smanjenja ili otklanjanja opasnosti prouzročene podrtinom odnosno potonulom stvari, također po uzoru na WRC.

Kako bi se novom glavom PZ-a uredile i sve operacije dobrovoljnog vađenja podrtina i potonulih stvari potrebno je definirati i *vađenje*. *Vađenje* prema našem prijedlogu podrazumijeva podizanje podrtine odnosno potonule stvari na površinu te druge mjere vađenja stvari iz mora.

Predložili smo i definiciju *ovlaštene osobe*. To je osoba koja je vlasnik potonule stvari odnosno podrtine ili ima kakvo drugo pravo na temelju kojega je ovlaštena raspolagati tom stvari odnosno podrtinom. Posebno, u odnosu na podrtinu, ovlaštena osoba je vlasnik, ili bilo koja pravna ili fizička osoba, kao što je poslovođa ili zakupoprimalac, koja je od vlasnika preuzela odgovornost za upravljanje plovnim odnosno plutajućim objektom i koja je, preuzimanjem te odgovornosti, preuzela sve obveze i odgovornosti kompanije kako je definirana u čl. 5. t. 33. PZ-a. *Ovlaštena osoba* u odnosu na podrtinu je prema našem prijedlogu definirana po uzoru na definiciju pojma brodar iz WRC-a.

Predlažemo definirati *poštenog nalaznika* kao osobu koja je pronašla podrtinu ili potonulu stvar koja je napuštena, ili izgubljena, ili joj je vlasnik nepoznat, ili ju ovlaštena osoba ne namjerava vaditi, te koja je pronalazak prijavila i poduzela vađenje temeljem odobrenja nadležne lučke kapetanije.

Izvođač radova je prema našem prijedlogu osoba koja izvodi mjere uklanjanja ili vađenja podrtine ili potonule stvari. Izvođač radova može se javiti u svojstvu spašavatelja u smislu odredaba Glave II. Dijela VIII. PZ-a.

4.2. Sistematizacija zakonske građe unutar strukture pozitivnog PZ-a i prijedlozi *de lege ferenda*

PZ kao cjelina predstavlja vrlo složenu kodifikaciju. Podjela građe izvršena je na: dijelove s kratkim naslovom ispod oznake dijela; glave, također, s naznakom sadržaja ispod rimske brojke; unutar glave uže cjeline razdijeljene su na članke bez oznake sadržaja.

Sistematizacija zakonske građe ima osobito značenje za jasnoću, preglednost i konciznost propisa kao cjeline. Propisi trebaju biti pregledni, koncizni i jasni, a tome ponajprije pridonosi prihvatljivo stiliziranje propisa, ali i odgovarajuća sistematizacija građe.

Izmjene PZ-a u zadnjih 10-ak godina nisu rezultirale boljim, sistematičnijim i sustavnijim odredbama o ovoj materiji, već su nažalost dovodile do lošije strukturiranog i sadržajno oskudnijeg zakonskog teksta. Ukidanje glave o vađenju potonulih stvari dovelo je do izmjena i dopuna nekih drugih poglavlja i dijelova PZ, ponajprije poglavlja o spašavanju i sigurnosti plovidbe. Razmještanje odredbi po drugim poglavljima i usvajanje pogrešnog koncepta prema kojem vađenje potonulih stvari te posebno tzv. interventno uklanjanje podrtina nije samostalan pomorskopravni institut već se on fuzionira sa spašavanjem rezultirala je time da su odredbe o ovoj materiji bez pravog reda raštrkane unutar PZ-a. Snalaženje u strukturi jednog tako opsežnog zakona kao što je PZ i pronalaženje svih relevantnih odredbi koje govore o ovoj materiji unutar strukture zakona nije jednostavan zadatak niti za onoga tko dobro poznaje zakon i svakodnevno ga primjenjuje. Osim toga, dobar dio starih odredbi nije niti preživio razne izmjene PZ-a, već su one jednostavno brisane i nisu nadomještene novima, što je rezultiralo pravnom prazninom, tj. nedostatkom zakonskog uređenja upravnopravnih i imovinskih odnosa proizašlih iz vađenja i obveznog uklanjanja podrtina i potonulih stvari.

Analizom pozitivnog PZ-a kao dominantna karakteristika uočava se raštrkanost normi koje samo djelomično uređuju ovu materiju. Nekoliko dijelova PZ-a i više poglavlja unutar tih različitih dijelova sadrže pojedine odredbe koje govore o uklanjanju. Materiju uklanjanja reguliraju pojedine odredbe PZ-a o spašavanju (Dio osmi, Glava II). Nadalje, o određenim interventnim i preventivnim mjerama govori se u odredbama koje uređuju sigurnost plovidbe (Dio treći) i to odredbama o plovnim putovima (Dio treći, Glava II.), lukama (Dio treći, Glava III.), plovidbi i peljarenju (Dio treći, Glava IV). Odredbe o obveznom osiguranju radi pokrića troškova lociranja, označavanja i uklanjanja podrtina sadržane su u dijelu PZ-a u kojem se govori o izvanugovornoj odgovornosti vlasnika broda i brodara (Dio osmi, Glava IV). Relevantne odredbe sadržane su i u drugim zakonskim i podzakonskim aktima.¹²³

¹²³ Pravilnik o uvjetima i načinu održavanja reda u lukama i ostalim dijelovima unutarnjih morskih voda i teritorijalnog mora Republike Hrvatske (Narodne novine br. 90/2005), Zakon o sigurnosnoj

Sadržaj navedenih odredbi svodi se pretežno na puko dodjeljivanje ovlasti nadležnim javnim tijelima, tj. lučkim kapetanijama, da u pojedinim slučajevima interveniraju različitim mjerama ublažavanja ili eliminiranja opasnosti po sigurnost plovidbe i morski okoliš te na odgovarajuću obvezu postupanja odgovornih osoba po nalogu tih javnih tijela. Međutim, doseg tih ovlasti i upravno-pravni odnosi koji proizlaze iz njihova izvršavanja nisu detaljnije uređeni, a navedene norme u pravilu su uvijek nedorečene i nedovoljno razrađene. K tome, upitna je mogućnost praktične provedbe i primjene propisanog obveznog osiguranja odgovornosti za troškove lociranja, označavanja i uklanjanja podrtine budući da ne postoji jasan zakonski sustav takve odgovornosti vlasnika podrtine koja bi trebala biti predmetom ovog obveznog osiguranja. Konačno, postupanje javnih tijela temeljem odnosnih ovlasti ograničeno je nedostatkom stvarnopravnih odredbi, osobito kad je riječ o faktično napuštenim podrtinama i potonulim stvarima, tj. kada se vlasnik ne odaziva ili je nedostupan ili pak nepoznat javnim vlastima.

Gledano konceptijski te komparativno u odnosu na druga poredbena zakonodavstva pravno uređenje vađenja potonulih stvari i uklanjanja podrtina trebalo bi sadržajno biti strukturirano u tri cjeline. Sadržajno u prvoj cjelini bi trebalo odrediti opseg tih pravila, precizno definirati pojmove i urediti općenita i konceptijska pitanja primjenjiva na cijelu materiju. U drugoj cjelini potrebno je urediti sva pitanja iz područja tzv. dobrovoljnog vađenja podrtina i potonulih stvari. Posebna cjelina treba sadržajno obuhvatiti i propisati sva pravila vezana uz mjere potrebne za tzv. interventno – obvezno uklanjanje podrtina i potonulih stvari te urediti pitanje odgovornosti za troškove uklanjanja.

U skladu s time autorice predlažu izmjene i dopune PZ-a na način da se u pravnoj arhitektici PZ-a i to u Dijelu osmom (“Pomorske nesreće”) uvede nova glava pod naslovom “Vađenje i uklanjanje podrtina i potonulih stvari”. Predlaže se da ta glava bude strukturirana na način da sadrži tri dijela: 1. opće odredbe, 2. vađenje podrtina i potonulih stvari i 3. obvezno uklanjanje podrtina i potonulih stvari. U okviru sustavnog uređenja ove materije potrebno je imati i odredbe o pomorskim prekršajima koji predstavljaju povrede propisa kojima se uređuju odnosi i obveze u svezi s vađenjem i uklanjanjem podrtina i potonulih stvari. Odredbe o pomorskim prekršajima iz ovog područja u strukturi zakonskog teksta trebaju se nalaziti u Glavi II. Dijela jedanaestog PZ-a (“Pomorski prekršaji”).

Prijedlog o tome koje odredbe PZ-a treba brisati odnosno mijenjati, te koje nove odredbe uvesti da bi se cjelovito uredila materija, a istodobno izbjegla disperziranost normi po različitim dijelovima PZ-a i redundantnost zakonskog teksta iznosimo opširnije *infra*, u poglavlju “Sadržaj i domašaj zakonskih odredbi *de lege ferenda*”.

zaštiti trgovačkih brodova i luka otvorenih za međunarodni promet (Narodne novine br. 48/2004), Pravilnik o istraživanju pomorskih nesreća (Narodne novine br. 9/2007) i dr.

4.3. Sadržaj i domašaj zakonskih odredbi u pozitivnom PZ-u

4.3.1. Dobrovoljno vađenje podrtina i potonulih stvari *de lege lata*

U PZ-u ne postoje odredbe o tzv. dobrovoljnom vađenju podrtina i potonulih stvari kojima bi se uređivali odnosi između vlasnika, poštenih nalaznika i države proizašli iz dobrovoljnog vađenja podrtina i potonulih stvari. Slijedom toga nema upravnopravnih odredbi kojima bi se uređivao postupak vađenja podrtina i potonulih stvari.

Prema našem pozitivnom zakonu nadležno državno tijelo nastupa samo kad određuje da se brod ili druga imovina koja predstavlja opasnost mora vaditi iz razloga sigurnosti plovidbe, neometanog iskorištavanja prirodnih bogatstava mora i sprječavanja onečišćenja okoliša. To znači da prema našem zakonu nadležno državno tijelo ne mora davati dozvolu, niti može odrediti uvjete vađenja podrtina i potonulih stvari u ostalim slučajevima. Radi se o slučajevima vađenja podrtina i potonulih stvari u kojima akcije nisu interventne prirode i ne odvijaju se po nalogu nadležnih državnih tijela.¹²⁴ Vađenje podrtina i potonulih stvari je vrlo specifična i gotovo uvijek rizična aktivnost, koja iako se ne odvija na plovnom putu ili u luci zahtijeva dodatni nadzor, pa bi u svakom slučaju tijela državne uprave trebala osigurati da se vađenje podrtina i potonulih stvari provodi na način koji je siguran i kojim se štiti morski okoliš i sigurnost plovidbe. Svrha izdavanja dozvole u svakom slučaju vađenja podrtina i potonulih stvari bila bi u tome da nadležno tijelo utvrdi postoje li preduvjeti za obavljanje posla vađenja podrtina i potonulih stvari.¹²⁵ Pri tome se mora utvrditi koja se podrtina i potonula stvar namjerava vaditi, mjesto gdje ona leži, način i sredstva potrebna za vađenje, dokaz o pravu vlasništva i vrijeme predviđeno za početak i završetak radova na njezinu vađenju, uvjete sigurnosti i rok početka i završetka radova. Nepostojanje odredbi kojima bi se sadržajno uređivala navedena pitanja u pozitivnom PZ-u može se smatrati ozbiljnim nedostatkom važećeg zakona.

O pitanjima iz područja stvarnog prava važnima za status fizički napuštenih podrtina i potonulih stvari pozitivni PZ također nema odredbi. Pozitivni PZ nema odredbu koja bi propisivala da će vlasnik izgubiti pravo vlasništva na podrtini ili potonuloj stvari ako se ona ne izvadi u zakonom propisanom roku koji teče od dana kada je potonula.¹²⁶

¹²⁴ Prema prvom propisu kojim se u nas uređivala materija vađenja potonulih stvari - ZVPS-u, za vađenje potonulih stvari iz obalnog mora i voda unutrašnjih plovnih putova bila je potrebna dozvola nadležne kapetanije. Također, PZ 1994. (čl. 803. st. 2.) propisivao je: "potonula stvar može se vaditi na osnovi dozvole nadležne lučke kapetanije." Opširnije *supra*.

¹²⁵ Iznimku mogu činiti samo slučajevi vađenja koji ne zahtijevaju specijalna nautička i tehnička sredstva te ako je vrijednost izvađenih stvari zanemariva.

¹²⁶ Prema pozitivnom PZ-u pravo vlasništva na brodu može se izgubiti samo kada se brod uslijed propasti briše iz upisnika. U pogledu propasti broda kao načina prestanka vlasništva, PZ sadrži

Smatramo nužnim ponovno uvesti u PZ odredbu prema kojoj bi vlasnik potonule stvari ili podrtnine izgubio pravo vlasništva na toj stvari ako ju ne bi izvadio u zakonom propisanom roku jer bi se time moglo smatrati da je iskazao svoju volju odricanja od vlasništva. Na temelju ovog propisa omogućilo bi se korištenje stvari koja je *de facto* napuštena od vlasnika. Nakon isteka roka dosjelnosti podrtna ili potonula stvar postala bi vlasništvo Republike Hrvatske. Pošteni nalaznici mogli bi se obratiti sa zahtjevom za vađenje jer u tom poslu mogu pronaći određeni materijalni interes. Oni bi pod propisanim uvjetima mogli steći pravo vlasništva nad izvađenom podrtnom ili potonulom stvari. Ako pošteni nalaznik odbije prihvatiti vlasništvo njegov materijalni interes sastoji se u stjecanju prava na nalazninu. Također osobe koje nastupaju kao izvođači radova, na temelju ugovora koji sklapaju s vlasnikom, poštenim nalaznikom ili lučkom kapetanijom iz posla vađenja podrtna i potonulih stvari mogu ostvariti prihod naplaćivanjem naknade za izvršeni posao vađenja podrtnine i potonule stvari. Država, razumije se, ima interes da se iz njezinog podmorja i s obale izvade podrtnine i potonule stvari. Znači interesi i koristi od poslova vađenja podrtna i potonulih stvari su višestruki i zbog toga izostanak pravne regulacije u pozitivnom PZ-u nema opravdanje.

Osim upravnopravnih i stvarnopravnih, niti obveznopravni odnosi nastali vađenjem podrtna i potonulih stvari nemaju nikakvu reglementaciju u pozitivnom PZ-u. Kao što je opisano, izgleda da prema pozitivnom PZ-u bilo tko može vaditi potonulu stvar ili podrtninu bez ikakvog prethodnog odobrenja i suglasnosti. To znači da osoba koja vadi tuđu podrtninu ili potonulu stvar odgovara po pravilima građanskog prava, pa se mogu primijeniti odredbe ZOO-a o poslovodstvu bez naloga (*negotiorum gestio*),¹²⁷ stjecanju bez osnove (*kondikciji*)¹²⁸ ili uporabi stvari za tuđu

odredbu o pretpostavci propasti broda: "pretpostavlja se da je brod propao ako su od primitka posljednje vijesti o brodu protekla tri mjeseca. U tom slučaju pretpostavlja se da je brod ili jahta propala onog dana kad su primljene posljednje raspoložive vijesti o njemu." (Čl. 192. st. 2., PZ). Vlasnik broda može se odreći prava vlasništva na brodu, pa odreknuće može predstavljati jedan od načina prestanka vlasništva na brodu. Pravo vlasništva prestaje odreknućem 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. Takav zaključak proizlazi iz tumačenja čl. 172. st. 2. ZVDSP-a.

¹²⁷ Poslovodstvo bez naloga je poseban obveznopravni izvanugovorni odnos koji nastaje time što se netko nepozvan miješa u tuđi posao, drugim riječima, bez naloga ili ovlaštenja pristupi obavljanju tuđeg posla. Pri tome, poslovođa bez naloga (*negotiorum gestor*) nema za to nikakvo ovlaštenje gospodara posla (*dominus negotii*). Naime, unatoč samovoljnom vađenju, kod uspješnog vađenja je vlasniku pribavljena materijalna korist. Prema odredbi čl. 1124. st. 2. ZOO-a poslovođa bez naloga pripada primjerena naknada za trud, među ostalim, u slučaju ako je osobi za koju radi "pribavio korist koja odgovara u svemu njezinim namjerama i potrebama". Pri vađenju to konkretno znači da se za utvrđivanje visine nagrade uzima u obzir samo stvarna korist koja je pribavljena ovlaštenoj osobi, i da se ne uzima u obzir isključivo vrijednost izvađene stvari, premda će ona u svakom slučaju predstavljati gornju granicu iznosa nagrade. Tako npr. kada vlasnik dokaže da bi on izvadio stvar s manje troškova, izvođač ima pravo samo na troškove koje je vlasniku uštedio, Jakaša Branko: *Sistem plovidbenog prava Jugoslavije*, četvrta knjiga, Plovidbene nezgode, svezak II, Narodne novine, Zagreb, 1990., str. 468.

korist (*versio in rem*)¹²⁹ te o odgovornosti za štetu.

O odgovornosti za štetu koja trećima nastane u vezi s podrtinom ili potonulom stvari, odlučuje se prema općim pravilima o odgovornosti za štetu, budući da niti o tome u PZ-u nema specijalnih odredbi. Pri tome će se u pravilu primjenjivati pravila o odgovornosti na temelju krivnje. Naše obvezno pravo prihvaća načelo predmnijevane (presumirane) krivnje. Na štetniku je teret dokazati da za nastanak štete nije kriv (čl. 1045. st. 1. i 2. ZOO). Objektivna odgovornost doći će do primjene u slučaju ako sud ocijeni da šteta potječe od opasne stvari ili opasne djelatnosti, znači da u konkretnom slučaju podrtina ili potonula stvar predstavlja opasnu stvar, ili, pak, da njeno vađenje u okolnostima konkretnog slučaja predstavlja opasnu djelatnost.¹³⁰ Nema specijalne odredbe o odgovornosti izvođača radova koji vađenje obavlja na temelju ugovora ili na temelju naloga javnih vlasti. On prema pozitivnom pravu, a primjenom općeg obveznog prava (čl. 1045. st. 1., ZOO), odgovara za štetu ako ne dokaže da je šteta nastala bez njegove krivnje.

Niz drugih važnih pitanja u vezi s vađenjem podrtina i potonulih stvari nema nikakvu reglementaciju.¹³¹

¹²⁸ O stjecanju bez osnove radi se kada dio imovine neke osobe na bilo koji način prijeđe u imovinu druge osobe, a taj prijelaz nema osnove u nekom pravnom poslu, odluci suda, odnosno druge nadležne vlasti ili zakonu (čl. 1111., ZOO). Važan uvjet je da činidba uslijed koje je netko stekao bez osnove nije štetna radnja (u protivnom bi se radilo o pravnom odnosu odgovornosti za štetu): Hrvoje Kačer, Aldo Radolović, Zvonimir Slakoper, *Zakon o obveznim odnosima s komentarom*, Poslovni zbornik, Zagreb, 2006., str. 964.

¹²⁹ Do neosnovanog stjecanja dolazi i kad netko svoju ili tuđu stvar, bez posloводства, upotrijebi na korist treće osobe. Dakle, radi se o uporabi svoje ili tuđe stvari u nečiju korist, a to nije ugovorna obveza, niti se radi o poslovdstvu bez naloga. Stvar se vraća i nadoknađuje se njezina vrijednost: Petar Klarić i Martin Vedriš, *Građansko pravo*, X izdanje, Narodne novine, Zagreb, 2006., str. 648 i 649.

¹³⁰ U tom kontekstu vlasnik podrtine ili potonule stvari mogao bi isticati prigovor da je šteta nastala krivnjom trećega, npr. javnih vlasti koje nisu uklonile ili naložile uklanjanje podrtine ili potonule stvari i tako se ekskulpirati. Prema pozitivnom pravu ako je šteta nastala isključivo radnjom treće osobe koju vlasnik nije mogao ni izbjeći ni otkloniti, vlasnik se potpuno oslobađa odgovornosti (čl. 1067. st. 2., ZOO). Ako je, pak, treća osoba djelomično pridonijela nastanku štete, vlasnik opasne stvari ne oslobađa se odgovornosti, već odgovara oštećeniku solidarno s trećom osobom za cijelu štetu. Treća osoba dužna je snositi naknadu razmjerno težini svoje krivnje (čl. 1067. st. 4., ZOO). Vlasnik i treća osoba imaju međusobno pravo regresa (čl. 1109., ZOO). S obzirom na to da vlasnik stvari odgovara oštećeniku solidarno s trećom osobom koja je djelomično pridonijela nastanku štete, a da svaki dužnik solidarne obveze odgovara vjerovniku za cijelu obvezu (čl. 43., ZOO), u parnici protiv jednoga od dužnika nije potrebno utvrđivati koliki je udio svakog od štetnika u nastanku štete.

¹³¹ Pozitivni PZ nema odredbi koje bi govorile o postupanju s izvadenim stvarima u slučaju ako se vlasnik ili ovlaštena osoba javi i želi preuzeti izvadenu stvar. Za taj slučaj treba precizno i iscrpno navesti koje su sve njegove obveze. Također treba propisati koje su posljedice ako se ovlaštena osoba odrekne stvari ili se ne javi ili odbije preuzeti stvar i namiriti sve troškove nalazniku. Nema odredbi koje bi uređivale postupanje s izvadenim potonulim stvarima i podrtinama podložnim brzom propadanju, visokim troškovima čuvanja i održavanja. Bilo bi važno zakonom ustanoviti ovlast lučke kapetanije da može prodati takvu podrtinu ili potonulu stvar na javnoj dražbi i namiriti troškove, a ostatak troškova položiti kod nadležnog suda.

4.3.2. Obvezno uklanjanje podrtina i potonulih stvari

U ovom dijelu rada izložit ćemo sadržaj i domašaj odredbi o obveznom uklanjanju u pozitivnom PZ-u i ocijeniti stupanj implementiranosti suvremenih standarda u domaće pravo. Ukazat ćemo na pravne praznine koje dovode do toga da materija nije sustavno i cjelovito uređena.

Obilježje pozitivnog PZ-a je da su odredbe o obveznom uklanjanju podrtina, točnije propisi kojima se uređuju konkretne mjere u postupanju s opasnim podrtinama, vrlo oskudne i manjkave. Javne ovlasti lučkih kapetanija u svezi uklanjanja podrtina¹³² proizlaze iz odredbi o spašavanju i sigurnosti plovidbe. Imamo predviđenu obvezu *uklanjanja*, ali sve druge konkretne mjere u postupanju s podrtinama mogu se eventualno samo posredno izvoditi iz nekih odredbi kojima se regulira materija sigurnosti plovidbe i spašavanje. U pozitivnom PZ-u nema odredbi o uklanjanju potonulih stvari.¹³³

U pozitivnom PZ-u dominiraju odredbe koje su po svom sadržaju preventivnog karaktera, a koje su usmjerene prvenstveno na osiguravanje učinkovitog sustava sigurnosti plovidbe, reda u lukama i na zaštitu okoliša.¹³⁴ Norma preventivne prirode je i odredba kojom se domaćem brodu u međunarodnoj plovidbi i stranom brodu bruto tonaže veće od 300, koji namjerava uploviti u hrvatsku luku, odnosno pristati uz odobalni objekt u teritorijalnom moru i epikontinentalnom pojasu Republike Hrvatske nameće dužnost pružanja dokaza o sklopljenom osiguranju ili drugom financijskom

¹³² Zakonodavac kao što je detaljno opisano govori o brodu ili drugoj imovini koja predstavlja opasnost (čl. 785. PZ) i o oštećenom, nasukanom ili potopljenom plovnom objektu (čl. 65. st. 1. PZ).

¹³³ Kao što je detaljno objašnjeno PZ više nema definiciju potonule stvari. Vjerojatno je namjera zakonodavca bila stilizacijom "druga imovina koja predstavlja opasnost" sadržanom u čl. 785. PZ-a obuhvatiti i potonule stvari koje predstavljaju opasnost. Međutim takvo rješenje nije adekvatno, a u ovom radu je iscrpno argumentirana kritika takvog rješenja.

¹³⁴ Brojne su odredbe koje govore o upravnim, tehničkim i drugim stručnim poslovima kojima se osigurava sigurnost plovidbe u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske. Upravni poslovi sigurnosti plovidbe obuhvaćaju inspekcijski nadzor nad primjenom propisa o sigurnosti plovidbe, izdavanje isprava i održavanje reda u lukama. U tehničke poslove sigurnosti plovidbe ubrajaju se poslovi vezani za održavanje plovnih putova, luka, uređaja za sigurnost plovidbe te za utvrđivanje sposobnosti brodova za plovidbu. PZ-om je određeno da se plovnih putova Republike Hrvatske moraju uređivati, održavati njihova plovnost, postavljati na njima objekte za sigurnu plovidbu i osiguravati njihov ispravan rad (čl. 51. st. 1. PZ). Također, luke moraju udovoljavati propisanim uvjetima sigurnosti plovidbe (čl. 56. st. 1. PZ). Tijelo koje upravlja lukom dužno je održavati luku tako da omogućava sigurnu plovidbu, pristajanje i vezivanje plovnih objekata, te obavljati druge poslove propisane PZ-om ili drugim propisima kojima se osiguravaju sigurni uvjeti u luci (čl. 58. st. 1., PZ). Zapovjednik broda, članovi posade broda moraju poštovati međunarodne propise i standarde i hrvatske propise o zaštiti od onečišćenja mora i zraka s pomorskih objekata i onečišćenja prouzročeno potapanjem s pomorskih objekata (čl. 64. st. 2., PZ). Također, zapovjednik broda i članovi posade broda dužni su u plovidbi primjenjivati propisane signale i oznake sukladno odredbama PZ-a i podzakonskih propisa (čl. 64.a st. 2., PZ). Nadzor i upravljanje pomorskim prometom provodi se u cilju povećanja sigurnosti pomorske plovidbe, učinkovitosti pomorskog prometa i zaštite morskog okoliša (čl. 75.a st. 1., PZ).

jamstvu, kao što je garancija banke ili slične institucije, radi pokrića troškova lociranja, označavanja i uklanjanja podrtine u iznosu propisanom čl. 823.b PZ-a.¹³⁵

Sadržajno norme koje govore o središnjoj, ali samo jednoj od mjera u postupanju s opasnom podrtinom karakterizira redundantnost zakonskog teksta i u pojedinim elementima hipernormiranost, točnije ponavljanje istovjetnog sadržaja u više odredbi različitih članaka. U odredbama PZ-a o plovidbi i peljarenju propisana je obveza da se oštećeni, nasukani ili potopljeni plovni objekti koji ometaju ili ugrožavaju sigurnost plovidbe ili znače opasnost od onečišćenja moraju po nalogu nadležnog tijela bez odlaganja ukloniti s plovnog puta.¹³⁶ Opisana odredba nalazi se među odredbama PZ-a koje govore o sigurnosti plovidbe. Gotovo podudarna odredba sadržana je u čl. 785. st. 1. PZ-a koji je svrstan među odredbe o spašavanju.¹³⁷ Uz spomenute odredbe, relevantna može biti i odredba čl. 151. st. 1. PZ-a, prema kojoj: "ako su u slučaju opasnosti za brod sve mjere poduzete za spašavanje broda ostale bez uspjeha, i ako je propast broda neizbježna, zapovjednik broda dužan je [...] ukloniti brod prije potonuća s plovnog puta..."

U zakonskom tekstu ne bi smjelo dolaziti do ponavljanja odredbi istovjetnog sadržaja i njihovog preklapanja. Da bi se to izbjeglo predložimo materiju urediti u samostalnoj glavi PZ-a (Dio osmi, Glava VI.), a materiju sigurnosti plovidbe redigirati u zakonu tako da se izbrišu oni sadržaji koji će biti propisani novim odredbama PZ-a o vađenju i uklanjanju podrtina i potonulih stvari.¹³⁸

Spomenute odredbe čl. 65. st. 1. i 785. PZ-a jedine su odredbe o interventnim mjerama koje su ovlaštene poduzimati javne vlasti.¹³⁹ Ostale interventne mjere samo se posredno mogu izvoditi iz sadržaja nekih drugih odredbi. U nastavku ćemo odgovoriti na pitanja koje to konkretne aktivnosti pozitivni PZ još predviđa.

Pozitivni PZ nema razrađenu i jasno i nedvosmisleno definiranu obvezu *prijavljivanja* nadležnom državnom tijelu činjenice da je pomorski objekt sudjelovao u

¹³⁵ Čl. 62. st. 5., PZ.

¹³⁶ Čl. 65. st. 1., PZ.

¹³⁷ Govori se o ovlaštenju lučke kapetanije da rješenjem naredi vlasniku broda ili druge imovine koja može predstavljati opasnost za plovidbu, za iskorištavanje prirodnih bogatstava mora ili za onečišćenje okoliša da u primjerenom roku poduzme mjere za uklanjanje takve imovine. U stavcima 2. i 3. istog čl. 785. govori se i o opsegu drugih ovlaštenja koje ima lučka kapetanija u slučaju uklanjanja opasne podrtine, a to su organizacija njezinog uklanjanja ako vlasnik ne postupi po rješenju kapetanije (785. st. 2., PZ) i odlučivanje bez prethodnog rješenja o poduzimanju uklanjanja ako brod ili druga imovina predstavlja neposrednu opasnost (785. st. 3., PZ). U čl. 787. st. 1. govori se o *spašavanju* ili *vađenju* imovine koja ima svojstvo kulturnog dobra, a u čl. 787. st. 2. PZ-a o *spašavanju* imovine koja ima vojnu važnost.

¹³⁸ Tehnika sastavljanja propisa omogućuje i upućivanje na određene odredbe u zakonskom tekstu. Upućivanjem se u zakonu izbjegavaju dvostruki tekstovi, upućivanje pridonosi boljoj jasnoći, njegova svrha je izbjegavanje ponavljanja, a time se skraćuje opseg propisa. Sve to pridonosi otklanjanju teškoća pri razumijevanju i uporabi propisa.

¹³⁹ Predložimo da se *de lege ferenda* te odredbe brišu te da se cijela materija detaljno regulira novom glavom PZ-a o *Vađenju i uklanjanju podrtina i potonulih stvari*.

pomorskoj nesreći u kojoj je nastala podrtna. To je značajna praznina u pravnom uređenju ovog instituta u pozitivnom PZ-u i ona se samo djelomično može popuniti nekim drugim zakonskim odredbama.

Ponajprije mogu se primijeniti odredbe PZ-a koje u okviru zajedničkih odredbi o sigurnosti plovidbe propisuju dužnosti vlasnika i/ili kompanije broda hrvatske državne pripadnosti da ministarstvu nadležnom za poslove pomorstva (u nastavku Ministarstvo) dostavljaju podatke o svim događajima od važnosti za sigurnost broda, osoba i okoliša.¹⁴⁰ Odredbe vrlo sličnog sadržaja uvedene su u PZ 2008. i to u okviru odredbi o *Nadzoru i upravljanju pomorskim prometom*. Propisana je dužnost pomorskim objektima koji plove ili se nalaze u području nadzora i upravljanja pomorskim prometom¹⁴¹ da dostavljaju podatke službi nadzora i postupaju po njenom nalogu (čl. 75.c, PZ).

Nadalje, do primjene mogu doći odredbe koje govore o dužnostima zapovjednika broda. Člankom 154. st. 1. PZ-a propisano je ako se brodu dogodi nesreća ili se otkrije nedostatak koji utječe na sigurnost, sigurnosnu zaštitu broda ili učinkovitost, odnosno potpunost sredstava za spašavanje ili druge opreme, cjelovitost broda ili učinkovitost, odnosno potpunost opreme za zaštitu okoliša od onečišćenja, zapovjednik ili kompanija mora što je prije moguće izvijestiti Ministarstvo i nadležnu priznatu organizaciju ovlaštenu za obavljanje statutarne certifikacije pomorskih objekata (za brodove hrvatske državne pripadnosti to je Hrvatski registar brodova) koji će pokrenuti postupak utvrđivanja je li potreban odgovarajući pregled broda. Potrebno je spomenuti i odredbe čl. 153; čl. 152. st. 1., 2. i 3. PZ-a, koje govore o dužnostima zapovjednika ako na brodu nastupi događaj koji ugrožava sigurnost broda ili plovidbe, i uzrokuje onečišćenje i sl.¹⁴²

¹⁴⁰ Te podatke dužni su dostavljati bez odgađanja, a najkasnije 15 dana od dana nastanka događaja na koji se podaci odnose (čl. 48. st. 3. t. 5. i st. 4., PZ). Vlasnik i/ili kompanija broda hrvatske državne pripadnosti dužni su uspostaviti i održavati dokumentirani sustav upravljanja sigurnošću i sustav sigurnosne zaštite ukoliko je to obvezno sukladno Tehničkim pravilima i drugim propisima (čl. 48. st. 2. t. 1., PZ).

¹⁴¹ Područje nadzora i upravljanja pomorskim prometom obuhvaća unutarnje morske vode, teritorijalno more i zaštićeni ekološko-ribolovni pojas Republike Hrvatske (čl. 75.a st. 4., PZ).

¹⁴² Zapovjednik broda dužan je preko radiotelekomunikacija odaslati obavijest o bilo kojoj neposrednoj opasnosti za sigurnost plovidbe na koju naiđe, a osobito ako opazi promjene na plovnom putu, naiđe na onečišćenje ili bilo koju neposrednu opasnost za plovidbu ili izrazito nepovoljne i opasne vremenske uvjete za koje nije bilo primljeno upozorenje o oluji (čl. 153., PZ). Ako na brodu nastupi događaj koji ugrožava sigurnost broda ili plovidbe, ili ako se desi izvanredni događaj brodu, ili ako se opazi onečišćenje uljem, opasnim kemikalijama i štetnim tvarima na plovnom putu, zapovjednik broda dužan je opis tog događaja, odnosno bilješku o opaženom onečišćenju na plovnom putu odmah unijeti u brodski dnevnik. Zapovjednik broda dužan je o tom događaju, odmah nakon dolaska, a najkasnije za 24 sata, podnijeti izvještaj lučkoj kapetaniji zajedno s izvatkom iz brodskeg dnevnika. Ako je događaj nastupio za vrijeme plovidbe, zapovjednik je dužan izvještaj o događaju podnijeti lučkoj kapetaniji u luci u koju brod najprije uplovi odnosno diplomatskom ili konzularnom predstavništvu ako se brod nalazi u inozemstvu (čl. 152. st. 1, 2 i 3., PZ).

Gotovo istovjetan propis sadržan je i u odredbi čl. 64. st. 4. PZ-a, kojim je propisano da je zapovjednik pomorskog objekta koji onečisti more ili primijeti onečišćenje mora dužan bez odgađanja izvijestiti Ministarstvo.

Međutim u svim gore opisanim odredbama PZ-a nema jasno sadržane obveze prijavljivanja činjenice da je brod sudjelovao u pomorskoj nesreći u kojoj je nastala *podrtina* koji bi se k tome primjenjivao na sve pomorske objekte u teritorijalnom moru, unutrašnjim morskim vodama i zaštićenom ekološko-ribolovnom pojasu Republike Hrvatske (u nastavku ZERP). Znači, iz pozitivnog PZ može se iščitati obveza izvješćivanja o određenim elementima (događajima) koji bi samo posredno mogli upućivati na kvalifikaciju da je brod postao ili bi mogao postati *podrtina*.

Slijedeća važna mjera u postupanju s *podrtinom* je "*upozoravanje pomoraca i zainteresiranih država*". Naš zakonodavac vrlo općenito u odredbama o *Nadzoru i upravljanju pomorskim prometom* (Glava IV.a, Dio treći, "*Sigurnost plovidbe*"), u čl. 75.a st. 1. PZ-a govori o cilju zbog kojeg se provodi nadzor i upravljanje pomorskim prometom.¹⁴³

Nadalje, u čl. 60. st. 4. PZ-a propisano je da Ministarstvo prikuplja, razmjenjuje i dostavlja isprave, dokumente i podatke o pomorskom prometu u elektroničkom obliku u skladu s važećim propisima Republike Hrvatske i odgovarajućim međunarodnim ugovorima.

Osim spomenutih odredbi u svezi mjera *upozoravanja pomoraca i zainteresiranih država* u pozitivnom PZ-u posredno može biti relevantna i odredba kojom je propisano da obalne radiopostaje obavljaju radioslužbu koja služi i sigurnosti plovidbe na moru, a prema zakonu obalne radiopostaje dužne su osigurati službu bdijenja i druge potrebne službe (čl. 55. PZ).

Točnost i preciznost podataka o relevantnim parametrima koji utječu na sigurnost plovidbe u našem teritorijalnom moru osigurava se kroz kontinuirano djelovanje Hidrografskog instituta i Plovputa. Njihova dužnost je davati na uvid Ministarstvu godišnje planove rada i godišnja izvješća o stanju sigurnosti plovidbe iz svoje nadležnosti (čl. 173. st. 3., PZ). Člankom 51. st. 2. i 4. PZ-a propisano je da se na plovnim putovima Republike Hrvatske obavlja hidrografska djelatnost radi osiguravanja točnih podataka u svezi dubine, vrste dna, morskih struja, valova i sl., a podaci se ucrtavaju i opisuju na službenim pomorskim kartama i publikacijama.

O *procjeni opasnosti* PZ izravno ništa ne govori.¹⁴⁴ Iz čl. 785. te i čl. 65. PZ-a kojima

¹⁴³ Propisuje se da je taj cilj povećanje sigurnosti pomorske plovidbe, učinkovitost pomorskog prometa i zaštita morskog okoliša. Nadzor i upravljanje pomorskim prometom, između ostalog, obuhvaća i prikupljanje podataka o pomorskim objektima i pomorskom prometu, te davanje podataka o pomorskim objektima (čl. 75.a st. 2., PZ).

¹⁴⁴ Prema PZ-u upravna i sigurnosna istraga provest će se o nesreći koja se dogodi pomorskom objektu ako je nesreća prouzročila, između ostalog, onečišćenje morskog okoliša (čl. 49. st. 1 i 2., PZ). Upravnu istragu provodi Ministarstvo radi prikupljanja dokaza i podataka u svrhu utvrđivanja prekršajne i kaznene odgovornosti (čl. 49. st. 3., PZ). Posljednjim izmjenama i dopunama PZ-a iz 2011. uvodi se odredba kojom je propisano da je Ministarstvo, po dojavi onečišćenja mora, dužno istražiti sve

se propisuje obveza uklanjanja podrtine, iščitava se da nadležna tijela imaju ovlaštenje različito postupati s obzirom na okolnost postoji li neposredna opasnost ili brod ili druga imovina predstavljaju opasnost koja nije neposredna.¹⁴⁵ O elementima koji se prate i analiziraju prilikom procjene opasnosti PZ ništa ne govori. Ova mjera od krucijalne je važnosti. *Procjena opasnosti*, točnije podaci o prirodi i stupnju opasnosti koju podrtina predstavlja, iznimno su važni podaci i na njima se temelji zaključak je li potrebno poduzeti niz drugih mjera i nastaju li brojne druge obveze za državu i vlasnika broda. Drugim riječima, rezultat utvrđenja do kojeg će se doći analizom brojnih kriterija bit će zaključak radi li se o opasnoj podrtini i koji je stupanj i obujam njezine opasnosti.

Lociranje podrtine mjera je koja treba prethoditi obilježavanju podrtine i važna je sastavnica te obveze. Sadržaj ove dužnosti sastoji se u tome da nadležna javna tijela osiguraju poduzimanje svih mogućih koraka radi određivanja točnog položaja podrtine. Prema WRC-u ova dužnost nastaje ako se radi o opasnoj podrtini, međutim, ona nastaje već "ako ugrožena država ima razloga vjerovati da podrtina predstavlja opasnost". PZ ne propisuje dužnost *lociranja* podrtine, dakle, o toj mjeri u postupanju s podrtinom nema nikakvih materijalno-pravnih odredbi.¹⁴⁶

Vrlo važna mjera glede podrtina koje mogu predstavljati opasnost za sigurnost plovidbe i štetne posljedice za morski okoliš je obveza njihovog *obilježavanja*. O obvezi *obilježavanja* govori se u PZ-u u Dijelu trećem, "Sigurnost plovidbe", Glavi II., "Plovni putovi".

PZ propisuje dužnost vlasnika objekta koji predstavlja zapreku na plovnom putu da u roku koji odredi nadležna lučka kapetanija postavi i održava svjetla i znakove za obilježavanje tih zapreka (čl. 54. st. 1., PZ)¹⁴⁷ Ova odredba primjenjuje se ne samo na podrtine već i na druge objekte koji mogu predstavljati zapreku na plovnim putovima (mostovi, kabeli, potonuli objekti i sl.), a to znači da se primjenjuje i na potonule stvari.

okolnosti zbog kojih je došlo do onečišćenja, provesti postupak radi utvrđivanja počinitelja, te prema okolnostima slučaja pokrenuti prekršajni postupak i/ili podnijeti kaznenu prijavu (čl. 64. st. 5. PZ).

¹⁴⁵ Zakonodavac razlikuje različite stupnjeve opasnosti. Slijedom toga, ako brod ili druga imovina predstavlja neposrednu opasnost, kapetanija može, bez prethodnog rješenja, odlučiti o poduzimanju uklanjanja. Ako je stupanj opasnosti manji, kapetanija može narediti da se uklanjanje izvrši u primjerenom roku, a može odrediti i da se to učini bez odlaganja.

¹⁴⁶ U čl. 75.b st. 2. PZ-a propisano je da službe nadzora i upravljanja pomorskim prometom poslove iz svoje nadležnosti obavljaju tehničkim sustavom za nadzor i upravljanje pomorskim prometom (VTMIS), odnosno uređajima i opremom za automatsku identifikaciju brodova (AIS) i/ili radarskim uređajima i opremom i/ili pomorskim radiokomunikacijskim uređajima i opremom i/ili elektronskim pomorskim kartama.

¹⁴⁷ Za postavljanje svjetala i znakova za obilježavanje zapreka na plovnom putu, lučka kapetanija određuje poziciju i karakteristiku svjetala, odnosno znakove te mjere za sigurnu plovidbu uz prethodno pribavljeno mišljenje trgovačkog društva Plovput (čl. 53., PZ).

Obveza obilježavanja podrtine prema WRC-u tereti ugroženu državu. PZ govori o tome da je označavanje dužna provesti odgovorna osoba, a ako ona ne postavi propisano svjetlo ili drugi znak, to će na zahtjev lučke kapetanije učiniti trgovačko društvo koje se brine o održavanju i obilježavanju plovnog puta.¹⁴⁸ Nadalje, o ovoj obvezi govori se u čl. 173. st. 1. PZ-a, a propisano je ako se u obavljanju inspekcijskog nadzora utvrdi da je stanje plovnog puta ili objekata za sigurnost plovidbe takvo da ugrožava sigurnost plovidbe, naredit će se trgovačkom društvu koje se brine o održavanju i obilježavanju plovnih putova (tj. Plovputu) da privremeno obilježi smetnje na plovnom putu. Služba nadzora i upravljanja pomorskim prometom u obavljanju poslova iz svoje nadležnosti može zatražiti suradnju i potporu Obalne straže Republike Hrvatske, policije, i drugih tijela operativnog nadzora (čl. 75. b st. 3., PZ). U PZ-u je potrebno jasno definirati adresata ove obveze i jasno propisati njezin sadržaj. Naš je prijedlog da se to učini po uzoru na model usvojen WRC-om.

Uz propisivanje spomenutih javnih ovlasti za poduzimanje interventnih mjera u svezi uklanjanja podrtina, a kojima je cilj otkloniti neposrednu i izravnu opasnost koju podrtina predstavlja, najvažnije pitanje je kako precizno urediti učinkovit i efikasan sustav naplate troškova lociranja, obilježavanja i uklanjanja podrtina. Po prirodi stvari jasno je da ova obveza tereti vlasnika podrtine, odnosno u konačnici njegovog osiguratelja odgovornosti.¹⁴⁹

Pozitivnim PZ-om propisano je ako troškovi uklanjanja budu veći od vrijednosti spašene imovine razlika će se podmiriti iz državnog proračuna (čl. 786. PZ). Osim toga, u pozitivnom PZ-u propisana je obveza ugovaranja osiguranja radi pokrića troškova lociranja, označavanja i uklanjanja podrtina za sve brodove čija bruto tonaža iznosi 300 tona ili više. Propisan je i način obračunavanja iznosa osiguranja ili drugog financijskog jamstva (čl. 823 b st. 2., PZ) koji odgovara načinu obračunavanja iznosa ograničenja odgovornosti brodarica za pomorske tražbine (čl. 391. st. 2., PZ i čl. 6. st. 1. t. b) Međunarodne konvencije o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine, London, 1976. s Protokolom iz 1996.).¹⁵⁰ Prema tome, čini se da je ideja zakonodavca bila da se troškovi uklanjanja podrtine naknađuju prvenstveno iz tog obveznog osiguranja odgovornosti za troškove uklanjanja i iz eventualne preostale vrijednosti podrtine. Ako takvo osiguranje ne postoji ili je nedostupno, nevažeće ili se iz nekog drugog razloga ne može iskoristiti, a preostala vrijednost podrtine nije dovoljna da se iz nje nadoknade troškovi uklanjanja, tek tada bi došla u obzir pri-

¹⁴⁸ Čl. 54. st. 1. i 2. PZ-a.

¹⁴⁹ U praksi je čest slučaj da troškovi uklanjanja podrtine premašuju njezinu tržišnu vrijednost. U takvom će se slučaju osiguratelj trupa i stroja broda redovito odreći prava na podrtinu, a brodar, odnosno njegov osiguratelj odgovornosti, snosit će trošak obveznog uklanjanja podrtine. Tako objašnjava: Pavić Drago: *Pomorsko osiguranje II*, Croatia osiguranje, Zagreb 1994., str. 256-260.

¹⁵⁰ Važno je istaknuti da navedeni način obračuna iznosa nije iznos ograničenja odgovornosti za troškove uklanjanja podrtine, već samo iznos obveznog osiguranja. Prema našem pozitivnom pravu, odgovornost za troškove uklanjanja podrtine nije ograničena.

mjena odredbe čl. 786. PZ-a sukladno kojoj nepodmireni troškovi uklanjanja padaju na teret državnog proračuna. Odredba o obveznom osiguranju odgovornosti za troškove uklanjanja ne nalazi se na odgovarajućem mjestu u zakonu. Uvrštena je u Glavu IV. Dijela osmog PZ-a o izvanugovornoj odgovornosti vlasnika broda ili brodarka, ali u poglavlju pod naslovom "Odgovornost za onečišćenje od broda izlivanjem ulja koje se prevozi kao teret" kojim se implementiraju odredbe Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti brodarka za štetu od onečišćenja uljem iz 1992. (u nastavku CLC 1992.). Za potrebe tog poglavlja propisane su definicije kojima se pojedinim pojmovima pridaje neko posebno značenje (npr. brod, šteta, nesreća). Proizlazi da bi se isto značenje trebalo pridati tim pojmovima i u kontekstu članka 823.b. PZ-a o obveznom osiguranju odgovornosti za troškove uklanjanja koji se nalazi u istom poglavlju, što bi sasvim sigurno bilo pogrešno i besmisleno. Konačno, kako je već ranije napomenuto, odgovornost za troškove uklanjanja podrtine koja predstavlja predmet odnosnog obveznog osiguranja uopće nije uređena PZ-om, pa bi se pravila o njoj trebala izvoditi iz općih pravila obveznog osiguranja iz ZOO-a koja nisu primjerena i prilagođena materiji uklanjanja podrtina. Sve su to nedostaci koje bi *de lege ferenda* trebalo ispraviti.

Pozitivni PZ propisuje da će lučka kapetanija uklanjanje izvršiti na trošak i rizik vlasnika imovine, ako on ne postupi po naredbi lučke kapetanije i ne izvrši uklanjanje u primjerenom roku (čl. 785. st. 2., PZ). Također u slučaju neposredne opasnosti kapetanija će bez prethodnog rješenja poduzeti uklanjanje na trošak i rizik vlasnika (čl. 785. st. 3., PZ). Protiv rješenja kapetanije kojim se nalaže uklanjanje u primjerenom roku te rješenja kojim kapetanija organizira uklanjanje jer vlasnik nije postupio po naredbi za uklanjanje u primjerenom roku dopuštena je žalba, ali ona ne zadržava izvršenje rješenja (čl. 786., PZ). U praksi se javlja problem dostave rješenja, a osobito dostave rješenja vlasniku strancu.¹⁵¹ To bitno usporava ovaj po prirodi stvari hitan postupak i naplatu tražbina države nastalih obveznim uklanjanjem. Uz to, radi efikasnijeg postupka naplate troškova lociranja, označavanja i uklanjanja bilo bi korisno predvidjeti založno pravo i pravo retencije na uklonjenoj podrtini u korist Republike Hrvatske, kao i ovlaštenje države da namiri svoje tražbine iz prodajne cijene podrtine ostvarene na javnoj dražbi ili sudskoj prodaji. O svim prijedlozima kojima bi se olakšao postupak naplate troškova i namirenje tražbina Republike Hrvatske govorimo opširnije *infra*.

Kako je već napomenuto, pozitivni PZ nema odredaba o odgovornosti vlasnika podrtine za troškove lociranja, označavanja i uklanjanja podrtine. Primjenom općih pravila o odgovornosti za štetu iz ZOO-a, koji dolaze do primjene jer PZ nema specijalnih propisa o tome, vlasnik odgovara po načelu pretpostavljene krivnje.¹⁵²

¹⁵¹ Opširnije *infra*.

¹⁵² Štetu je dužan nadoknaditi ako ne dokaže da je ona nastala bez njegove krivnje. O pretpostavkama odgovornosti za štetu govori čl. 1045. st. 1. ZOO.

Smatramo da bi odgovornost vlasnika broda iz kojeg je nastala podrtina za troškove lociranja, označavanja i uklanjanja podrtine trebalo postrožiti radi zaštite javnih interesa sigurnosti plovidbe, prirodnih bogatstava, zaštite okoliša i drugih zaštićenih interesa. Takvo rješenje bilo bi u skladu s WRC-om, a odgovornost bi bila objektivna uz propisane ekskulpacijske razloge. Opširnije o tome govorimo *infra*. Prema pozitivnom domaćem pomorskom pravu odgovornost vlasnika za tražbine uklanjanja podrtina je neograničena.¹⁵³

U PZ-u nema specijalnih odredbi o odgovornosti za štetu koja trećim osobama nastane u vezi s opasnom podrtinom ili potonulom stvari. Proizlazi da bi trebalo primijeniti opća pravila o odgovornosti za štetu od opasne stvari iz ZOO-a.¹⁵⁴ Također, PZ nema odredbi o odgovornosti izvođača radova koji obavlja uklanjanje. U nedostatku specijalnih odredbi PZ-a o ovome primjenjuju se opće odredbe ZOO-a. Obveza izvođača radova je izvršiti djelo (posao vađenja podrtine ili potonule stvari) kako je ugovoreno i po pravilima struke. Štetu je dužan naknaditi, osim ako dokaže da je šteta nastala bez njegove krivnje.¹⁵⁵

O zastari tražbina u svezi troškova lociranja, obilježavanja i uklanjanja podrtina, kao i o početku i završetku zastarnog roka PZ nema specijalnih odredbi. To znači da bi trebalo primijeniti opće propise ZOO-a o zastari tražbina. Međutim akcije uklanjanja podrtine mogle bi se izvoditi i po uvjetima iz ugovora o spašavanju, a teoretski i bez ugovora, pa bi izvođač radova bio ujedno i spašavatelj i u smislu odredbi o spašavanju iz PZ-a imao bi pravo na nagradu za spašavanje, pa bi mogla doći do primjene i odredba čl. 788. st. 1. PZ-a koja propisuje da tražbine za isplatu nagrade za spašavanje zastarijevaju nakon proteka dvije godine od dana kada je spašavanje okončano.

Naš zakon propisuje i ovlaštenje lučkoj kapetaniji da naredi vlasniku da ukloni brod te po potrebi i sama poduzme mjere uklanjanja broda ako u inspekcijском

¹⁵³ Međunarodna konvencija o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine, London, 1976. (u nastavku LLMC 1976.) daje mogućnost državama strankama da prilikom obvezivanja tom konvencijom, izjave rezervu njezinog neprimjenjivanja na pomorske tražbine koje se odnose na uklanjanje podrtina. Upravo je naša zemlja takvu rezervu izjavila prilikom obvezivanja LLMC-om 1976. To znači da se LLMC 1976. kako je izmijenjena i dopunjena Protokolom iz 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, kao i na tražbine zbog uklanjanja, uništenja ili činjenja neškodljivim tereta na brodu. PZ ne uspostavlja niti posebni sustav ograničenja odgovornosti za ove vrste tražbina, znači ne predviđa nikakvo ograničenje odgovornosti za uklanjanje podrtine, pa to znači da vlasnik za troškove označavanja, lociranja i uklanjanja podrtine odgovara neograničeno.

¹⁵⁴ Opširnije bilješka br. 130.

¹⁵⁵ Vađenje ili uklanjanje podrtine/potonule stvari u praksi će se najčešće izvoditi po uvjetima komercijalnog ugovora (npr. BIMCO Wreckhire, Wreckfixed, Wreckstage, Towcon i sl.) koji će u cijelosti regulirati imovinskopravne odnose između vlasnika podrtine/ovlaštene osobe i izvođača radova (tj. profesionalnog spašavatelja) odnosno između države po čijem nalogu se vrši uklanjanje i izvođača radova. Kada izvođač radova postupi po nalogu nadležnog javnog tijela, moguće je i da su njegovi odnosi s nadležnom državom uređeni uvjetima ugovora o tzv. "standby aranžmanu".

nadzoru utvrdi nedostatke broda u pogledu njegove nesposobnosti za plovidbu (čl. 171., PZ). U opisanom slučaju iz čl. 171. PZ-a ne radi se o mjerama postupanja s opasnom podrtinom, već o ovlaštenju lučke kapetanije da intervenira i naloži uklanjanje broda i pipe nego brod postane podrtina, znači već u trenutku kada je utvrđeno da brod ima nedostatke u pogledu njegove sposobnosti za plovidbu.¹⁵⁶ Najčešće se radi o podstandardnim brodovima koji nisu pokriveni osiguranjem, pa je važno pitanje naknade troškova koje je lučka kapetanija imala uklanjanjem takvog broda. Prema pozitivnom PZ-u nema specijalnih odredbi koje bi omogućavale prioritarnu naplatu ovih troškova koje je država imala prilikom akcija uklanjanja broda. Bilo bi potrebno propisati da u pogledu tražbina koje se tiču naknade troškova uklanjanja broda Republika Hrvatska ima založno pravo na brodu koji je predmet uklanjanja te da uklanjanje može uključivati i prodaju broda na javnoj dražbi.

O uklanjanju potonulih stvari pozitivni PZ nema relevantnih odredbi.¹⁵⁷ Od odredbi koje pozitivni PZ sadrži, samo odredba čl. 54. st. 1. PZ-a mogla bi se primijeniti na interventne mjere u postupanju s potonulim stvarima. Govori o dužnosti obilježavanja zapreka na plovnom putu. Adresati norme su vlasnici svih objekata ili sredstava koji predstavljaju zapreke na plovnom putu (mostovi, kabeli, potonuli objekti i sl.). Specijalnim propisom morala bi se urediti sva relevantna pitanja u svezi obveznog uklanjanja potonulih stvari (opširnije *infra*).

Slijedom opisanog, odredbe pozitivnog PZ-a o obveznom uklanjanju podrtina i potonulih stvari pokazuju se manjkavima i koncentrirane su na mjestima u zakonu za koja smatramo da nisu optimalna s obzirom na postojeću strukturu cjelokupnog zakonskog teksta. U nastavku se iznose prijedlozi novog pravnog uređenja.

4.4. Sadržaj i domašaj zakonskih odredbi *de lege ferenda*

4.4.1. Opće odredbe

U općim odredbama nove glave zakona predlaže se, uz definiranje pojmova važnih za potrebe ove glave¹⁵⁸, definirati i područje primjene ove glave zakona te propisati i druga ključna načela ovih instituta.

Ideja je da se odredbe o obveznom uklanjanju podrtina i potonulih stvari izrade po uzoru na WRC te da se one primjenjuju na hrvatske unutrašnje morske vode, teritorijalno more i na ZERP. Odredbe o dobrovoljnom vađenju podrtina i potonulih stvari primjenjivale bi se samo na unutrašnje morske vode i teritorijalno more.

Središnji cilj koji se želi postići ovom novom glavom zakona je propisivanje obveze vlasnika da izvadi ili ukloni podrtinu odnosno potonulu stvar o vlastitom

¹⁵⁶ Ove odredbe primjenjuju se i na druge plovne objekte, plutajuće i nepomične odobalne objekte.

¹⁵⁷ Kritički osvrt na uporabu pojmova u pozitivnom PZ opširnije *supra*.

¹⁵⁸ Opširnije o prijedlogu definicija važnih pojmova *supra*.

trošku. Ukoliko vlasnik ne izvadi ili ne ukloni podrtinu on odgovara za štetu koja trećima nastane u vezi s podrtinom ili potonulom stvari, i to po načelu objektivne odgovornosti. Naime, *de lege lata* odgovornost za štetu prema trećima koja nastane u vezi podrtine ili potonule stvari cijeni se prema općim pravilima odgovornosti za štetu. Naš je prijedlog da se PZ-om kao posebnim propisom propiše objektivna odgovornost za štetu nastalu u vezi s podrtinom i drugom potonulom stvari koja nije izvađena/uklonjena propustom ovlaštene osobe, uz propisivanje ekskulpacijskih razloga. Vlasnik bi se mogao osloboditi odgovornosti ako dokaže: a) da šteta potječe od nekog nepredvidivog uzroka koji se nalazio izvan stvari, a koji se nije mogao spriječiti, izbjeći ili otkloniti (viša sila); b) da je šteta u cijelosti prouzročena radnjom ili propustom treće osobe učinjenim u namjeri da se prouzroči šteta (izravna namjera, *dolus directus*); c) da je šteta u cijelosti ili djelomično prouzročena radnjom ili propustom oštećenika učinjenim u namjeri da se šteta prouzroči ili iz nepažnje;¹⁵⁹ d) da je šteta u cijelosti prouzročena štetnom radnjom nadležnog javnog tijela. Želi se nametnuti stroži režim odgovornosti od općeg sustava odgovornosti po osnovi pretpostavljene krivnje, kako bi se postigao viši stupanj pravne sigurnosti za potencijalne oštećenike te stimuliralo vlasnike/ovlaštene osobe da čim prije samoinicijativno uklone podrtine/potonule stvari iz mora, kako ne bi ostali izloženi strogoj tj. objektivnoj odgovornosti za štetu. Predloženi sustav izvanugovorne odgovornosti vlasnika podrtine/potonule stvari uređen je po uzoru na sličan model sustava odgovornosti iz CLC-a 1992. te Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti za onečišćenje mora pogonskim uljem, London, 2001. (u nastavku Konvencija Bunker).¹⁶⁰ Radi se o međunarodno usvojenim standardima građanske odgovornosti brodarara za izvanugovornu štetu.

Nadalje, smatramo nužnim propisati da Republika Hrvatska dosjelošću stječe vlasništvo na podrtinama i potonulim stvarima koje ne budu izvađene u roku od 2 godine od dana kada su potonule.¹⁶¹ Prema našem prijedlogu, ako se ne može utvrditi vrijeme potonuća ili nasukanja u svrhu utvrđivanja toga roka, predmnijeva se da su plovni ili plutajući objekt, zrakoplov ili njihovi dijelovi, teret i druge stvari koje su se na njima nalazile potonuli odnosno nasukali se sutradan, nakon primitka posljednje vijesti o plovnom ili plutajućem objektu ili zrakoplovu, a ostali predmeti onoga dana kad je utvrđeno mjesto gdje je predmet potonuo ili se nasukao. Nadlež-

¹⁵⁹ Na temelju ovog ekskulpacijskog razloga vlasnik se može osloboditi odgovornosti u cijelosti ili djelomično. S druge strane, kod ostalih ekskulpacijskih razloga vlasnik se ne bi mogao djelomično osloboditi odgovornosti. Tako npr. vlasnik se uopće ne bi mogao osloboditi odgovornosti (niti djelomično) ako je šteta djelomično prouzročena radnjom ili propustom treće osobe učinjenim u namjeri da se šteta prouzroči.

¹⁶⁰ Vidi CLC 1992. čl. 3. st. 2. i 3. i Konvencija Bunker, čl. 3. st. 3. i 4.

¹⁶¹ ZPLUV u čl. 198. predviđa dvogodišnji rok dosjelnosti za potonule stvari u korist Republike Hrvatske. ZPUP i PZ 1994. predviđali su 10-godišnji rok dosjelnosti u opisanom slučaju. Većina u Stručnom povjerenstvu složila se oko dvogodišnjeg roka dosjelnosti.

na lučka kapetanija može podrtinu odnosno potonulu stvar koja je postala vlasništvo Republike Hrvatske izvaditi i Ministarstvo ju može prodati na javnoj dražbi pa iz iznosa postignutog prodajom namiriti sve troškove i pristojbe u vezi s vađenjem, oglašavanjem, čuvanjem i prodajom. Mogući višak toga iznosa koji ostane nakon odbitka troškova i pristojbi ide u korist državnog proračuna.¹⁶²

Prijedlogom novih odredbi predviđa se posebni slučaj kada podrtina ili potonula stvar u naravi predstavlja novac, dragocjenost, arhivsku građu od općega kulturnoga interesa i drugu stvar od vrijednosti kojoj se više ne može utvrditi vlasnik. Takve su stvari vlasništvo Republike Hrvatske neovisno o tome koliko su dugo u moru. Ako posebnim zakonom nije što drugo određeno nadležna lučka kapetanija dužna je o nalazu takve podrtine ili potonule stvari odmah obavijestiti nadležno državno tijelo za zaštitu spomenika kulture, odnosno arhiv, koji su ovlašteni te predmete uzeti u posjed i čuvanje.

Prema našem prijedlogu, svaka osoba koja stekne izravno saznanje o postojanju podrtine ili potonule stvari na nekom određenom mjestu dužna je o tome obavijestiti nadležnu lučku kapetaniju. Nadalje, zabranjeno je podrtinu i potonulu stvar neovlašteno dirati, pomicati, premještati, ili na bilo koji drugi način mijenjati njeno postojeće stanje.

U onom opsegu u kojem se mjere vađenja i uklanjanja podrtina i potonulih stvari ujedno smatraju spašavanjem, na odnos između spašavatelja i vlasnika podrtine ili potonule stvari te na sva pitanja nagrade ili naknade spašavateljima trebalo bi primjenjivati odredbe PZ-a o spašavanju ili odredbe primjenjive međunarodne konvencije o spašavanju, uz odgovarajuće isključenje odredbi o vađenju i uklanjanju podrtina i potonulih stvari.¹⁶³

¹⁶² Po uzoru na stare propise (ZPUP, PZ 1994.) gotovo sve poslove u vezi vađenja i uklanjanja potonulih stvari/podrtina stavili smo u ovom prijedlogu u nadležnost lučkih kapetanija, no zakonodavcu ostaje za razmotriti treba li ove nadležnosti drugačije rasporediti, ili pak djelomično centralizirati u ministarstvu nadležnom za pomorstvo ili sl.

¹⁶³ Moguće je da se na isto činjenično stanje primjenjuju paralelno odredbe o vađenju ili uklanjanju podrtina i drugih potonulih stvari te odredbe o spašavanju. Naime, spašavanje je definirano kao "svaki čin ili činidba poduzeta radi pomoći osobama, brodu ili bilo kojoj drugoj imovini koja je u opasnosti na moru ili pod morem" (čl. 761. st. 1., PZ), pri čemu je imovina definirana kao "svaka imovina koja nije trajno i namjerno učvršćena uz obalu [...]" (čl. 761. st. 3., PZ). Vađenje ili uklanjanje potonule stvari/podrtine u praksi će se najčešće izvoditi po uvjetima komercijalnog ugovora (npr. BIMCO Wreckhire, Wreckfixed, Wreckstage, Towcon i sl.) koji će u cijelosti urediti imovinskopravne odnose između vlasnika/ovlaštene osobe i izvođača radova (tj. profesionalnog spašavatelja). Međutim, iste bi se operacije mogle izvoditi i po uvjetima iz ugovora o spašavanju, a teoretski i bez ugovora (premda bi u praksi to bila rijetkost), pa bi izvođač radova ujedno bio spašavatelj u smislu odredbi o spašavanju, i imao bi pravo na naknadu/nagradu za spašavanje iz preostale sačuvane/spašene vrijednosti izvađene/uklonjene stvari/podrtine te druga prava koja mu pripadaju sukladno pomorskopravnom institutu spašavanja. Odredbe o spašavanju koje su pretežno imovinskopravne prirode i uređuju odnos između spašavatelja i vlasnika spašavane stvari tada bi trebale imati prednost primjene. Paralelno uz njih primjenjivale bi se odgovarajuće upravnopravne odredbe o vađenju ili uklanjanju podrtina i potonulih stvari koje uređuju odnos između vlasnika podrtine/potonule

4.4.2. Dobrovoljno vađenje podrtina i potonulih stvari

Odredbama o vađenju podrtina i potonulih stvari predlažemo urediti odnose između ovlaštenih osoba, poštenih nalaznika i države proizašle iz dobrovoljnog vađenja podrtina i potonulih stvari. Ovdje predviđamo upravnopravne odredbe koje uređuju postupak vađenja te određene stvarnopravne odredbe važne za status faktički napuštenih podrtina i potonulih stvari.

Trebalo bi propisati da podrtinu i potonulu stvar u pravilu smije vaditi ovlaštena osoba. Iznimka od toga pravila su opasne podrtine i potonule stvari koje su u režimu obveznog uklanjanja. Ovlaštena osoba bi za vađenje podrtine ili potonule stvari trebala imati odobrenje nadležne lučke kapetanije. Iznimku mogu činiti slučajevi vađenja koji ne zahtijevaju neka posebna nautička i tehnička sredstva i osobitu stručnost ako je vrijednost stvari zanemariva, a stvar nema obilježje kulturnog dobra ili vojni značaj. U zahtjevu kojim se traži odobrenje za vađenje podrtine ili potonule stvari potrebno je navesti naziv, opis, identifikacijske oznake i svojstva podrtine ili potonule stvari, mjesto gdje ona leži, način i sredstva potrebna za vađenje, dokaz o vlasništvu odnosno drugom pravu ovlaštene osobe te vrijeme predviđeno za početak i završetak radova na njezinu vađenju. Temeljem takvog zahtjeva lučka kapetanija donosi rješenje kojim odobrava vađenje podrtine ili potonule stvari te prema okolnostima slučaja određuje nautičko-tehničke uvjete vađenja i primjereni rok za početak i završetak izvođenja radova. U slučaju kad podrtina ili potonula stvar ima vojno značenje ili obilježja kulturnog dobra, odobrenje za vađenje bi se trebalo dati uz prethodnu suglasnost nadležnog ministarstva.

Treba zakonski obvezati ovlaštenu osobu da o početku, prekidu, nastavljanju ili napuštanju radova na vađenju bez odgađanja obavijesti nadležnu lučku kapetaniju koja je izdala odobrenje za vađenje.

Prijedlogom se posebno predviđa slučaj kad je ovlaštena osoba nepoznata ili je poznata, ali ona ne namjerava vaditi potonulu stvar ili podrtinu, ili kad bez opravdanog razloga prekine ili napusti započeto vađenje. Tada vađenje potonule stvari ili podrtine smiju poduzeti nadležna lučka kapetanija i poštenu nalaznik. Postojala bi zakonska presumpcija po kojoj se smatra da ovlaštena osoba ne namjerava po-

stvari (ili ovlaštene osobe) i države. Paralelna primjena i jednih i drugih odredbi došla bi u obzir primjerice kod: a) dobrovoljnog vađenja potonule stvari ili podrtine od strane vlasnika/ovlaštene osobe; b) dobrovoljnog vađenja potonule stvari ili podrtine od strane poštenog nalaznika; c) obveznog uklanjanja podrtine/potonule stvari (tj. po nalogu javnog tijela) koje ugovori sam vlasnik/ovlaštena osoba po uvjetima ugovora o spašavanju jer potonula stvar/podrtina koja se obvezno uklanja ima preostalu vrijednost koja se može spasiti; d) obveznog uklanjanja koje poduzima javno tijelo, ali na trošak vlasnika/ovlaštene osobe, ako se to uklanjanje u praksi vrši kao "spašavanje podrtine/potonule stvari" kako bi se sačuvala njena preostala vrijednost. Za razliku od navedenog, paralelna primjena odredbi o spašavanju i odredbi o uklanjanju nikako ne bi došla u obzir u slučaju takvog uklanjanja koje se vrši na način da se podrtina/potonula stvar uništi tj. bez namjere da se sačuva njena eventualna preostala vrijednost.

duzeti vađenje potonule stvari ako u roku od primjerice 30 dana od dana potonuća odnosno nasukanja ne pokrene postupak za davanje odobrenja za vađenje ili ako u roku od primjerice 30 dana od dobivanja odobrenja ne započne vađenje. Slično tome, smatralo bi se da je ovlaštena osoba bez opravdanog razloga prekinula ili napustila započeto vađenje ako u roku od primjerice 15 dana ne nastavi radove na vađenju potonule stvari koje je prekinula ili napustila bez da je o tome obavijestila nadležnu lučku kapetaniju. Ako se ne može utvrditi vrijeme potonuća ili nasukanja u svrhu utvrđivanja spomenutih rokova, prijedlogom se predviđa ista zakonska presumpcija vremena potonuća ili nasukanja kao i za potrebe računanja dvogodišnjeg roka dosjelogosti za podrtine i potonule stvari u korist Republike Hrvatske.¹⁶⁴

Kada vađenje poduzima pošteni nalaznik na odgovarajući bi se način primjenjivale iste odredbe o zahtjevu i odobrenju za vađenje koje se primjenjuju kada vađenje poduzima ovlaštena osoba. Posebno se predviđa slučaj kada zahtjev kojim se traži odobrenje za vađenje podnese više poštenih nalaznika. Tada bi lučka kapetanija trebala donijeti rješenje kojim odobrava vađenje onom poštenom nalazniku koji je prvi podnio zahtjev za vađenje i ispunjava propisane uvjete. Poštenom nalazniku koji je započeo vađenje podrtine ili potonule stvari treba zakonski zabraniti da bez opravdanog razloga prekine ili napusti radove ako bi takav čin mogao prouzročiti štetu.

Sukladno prijedlogu *de lege ferenda*, kada lučka kapetanija izda odobrenje za vađenje podrtine ili potonule stvari poštenom nalazniku ili kada sama poduzima vađenje, Ministarstvo mora o tome objaviti oglas u "Narodnim novinama" i na drugi uobičajeni način te pozvati vlasnika ili drugu ovlaštenu osobu da potonulu stvar odnosno podrtinu preuzme u nekom propisanom roku. Tijekom tog roka Ministarstvo bi moralo izvađenu podrtinu ili potonulu stvar čuvati za njena vlasnika te poduzeti sve razumne mjere radi očuvanja tih predmeta. Iznimno, kada je vađenje poduzeo pošteni nalaznik, izvađenu podrtinu ili potonulu stvar bi bio u obvezi čuvati pošteni nalaznik koji bi za nju osobno odgovarao.

Prijedlogom je predviđen poseban slučaj kada je izvađena potonula stvar ili podrtina podložna brzom propadanju ili su za njezino čuvanje ili održavanje potrebni troškovi nerazmjerni njezinoj vrijednosti. U takvom bi se slučaju potonula stvar odnosno podrtina mogla odmah prodati na javnoj dražbi, a za nju dobiveni novac po odbitku troškova prodaje položiti kod nadležnog trgovačkog suda.

Prema prijedlogu novih odredbi, ako se vlasnik ili druga ovlaštena osoba javi u zakonom propisanom roku od objave oglasa u "Narodnim novinama", predat će mu se stvar odnosno podrtina ili iznos dobiven prodajom, čim se od njega naplate svi razumni troškovi u svezi s vađenjem, čuvanjem, oglašavanjem i prodajom, nagrada poštenom nalazniku (nalaznina) i pristojbe nadležne lučke kapetanije. U sumnji kojoj od više osoba treba predati izvađenu potonulu stvar odnosno podrtinu, ako

¹⁶⁴ Vidi *supra*.

okolnosti ne upućuju na koju drugu osobu, prednost bi trebala imati ona koja ju je izgubila iz neposrednoga posjeda. Postupak predaje ovlaštenoj osobi izvađene stvari, podrtine odnosno iznosa dobivenog njihovom prodajom te naplate troškova od ovlaštene osobe provodilo bi Ministarstvo.

Prijedlog je da se ovlaštena osoba može osloboditi svoje obveze plaćanja troškova, pristojbi i nalaznine tako da se odrekne stvari. U tom bi slučaju podrtina odnosno potonula stvar odmah postala vlasništvo Republike Hrvatske, odnosno poštenog nalaznika, ovisno o tome tko je poduzeo vađenje.

Po uzoru na odredbe o nalazu stvari iz Zakona o vlasništvu i drugim stvarnim pravima¹⁶⁵ (u nastavku ZVSP) prijedlogom smo predvidjeli pravo poštenog nalaznika na nalazninu u visini od najviše 10% od stvarne vrijednosti podrtine odnosno potonule stvari, te na punu naknadu za razumne troškove koje je on imao u svezi s vađenjem, čuvanjem i prodajom na javnoj dražbi. Obveza plaćanja nalaznine i troškova je na ovlaštenoj osobi. Posebno, ako se vrijednost podrtine odnosno potonule stvari ne može procijeniti ili ona postoji samo za njezina vlasnika, tada će se odrediti pravični iznos nalaznine. Pri utvrđivanju visine nalaznine treba uzeti u obzir razmjernost koristi za poštenog nalaznika i ovlaštenu osobu koja je dužna platiti nalazninu, kao i visinu svih razumnih troškova učinjenih u vezi s vađenjem te druge okolnosti pod kojima je stvar potonula odnosno nasukala se i okolnosti pod kojima je izvađena.

Ako se u propisanom roku od objave oglasa u "Narodnim novinama" vlasnik ili druga ovlaštena osoba ne javi i ne dokaže svoje pravo na potonulu stvar odnosno podrtinu ili odbije preuzeti stvar, ili namiriti sve razumne troškove i nalazninu, prijedlog *de lege ferenda* je da izvađena potonula stvar odnosno podrtina:

- a) postaje vlasništvo poštenog nalaznika kod kojeg se do tad nalazila na čuvanju, osim ako poštenu nalaznik izričito odbije prihvatiti vlasništvo, odnosno
- b) postaje vlasništvo Republike Hrvatske ukoliko se nalazi na čuvanju kod Ministarstva.

U slučaju iz točke a) ako poštenu nalaznik odbije prihvatiti vlasništvo, izvađena potonula stvar odnosno podrtina postat će vlasništvo Republike Hrvatske i predati se u posjed Ministarstvu. U takvom se slučaju poštenom nalazniku na teret državnog proračuna naknađuju svi razumni troškovi koje je imao u svezi s vađenjem, čuvanjem i prodajom podrtine odnosno potonule stvari te mu se isplaćuje i nalaznina.

Ako je podrtina odnosno potonula stvar prodana na javnoj dražbi prije isteka zakonskog roka u kojem su se vlasnik ili ovlaštena osoba imali pravo javiti radi preuzimanja podrtine ili potonule stvari te je iznos ostvaren prodajom na javnoj dražbi

¹⁶⁵ Narodne novine br. 91/96, 68/98, 137/99, 22/00, 73/00, 129/00, 114/01, 79/06, 141/06, 146/08, 38/09, 153/09.

položen na sudu,¹⁶⁶ a vlasnik ili druga ovlaštena osoba se ne javi i ne dokaže svoje pravo na potonulu stvar odnosno podrtinu ili odbije namiriti sve razumne troškove, pristojbe i nalazninu u zakonski predviđenom roku, sukladno prijedlogu *de lege ferenda* primijenilo bi se sljedeće:

- a) iz iznosa položenog na sudu namirile bi se pristojbe lučke kapetanije te svi razumni troškovi koje su Ministarstvo i poštenu nalaznik poduzeli u vezi s vađenjem, oglašavanjem, čuvanjem i prodajom potonule stvari odnosno podrtine,
- b) višak iznosa koji ostane nakon odbitka troškova i pristojbi predao bi se poštenom nalazniku koji je izvadio podrtinu odnosno potonulu stvar,
- c) ako je vađenje poduzela nadležna lučka kapetanija, višak iznosa koji preostane nakon odbitka troškova i pristojbi ostao bi u korist državnog proračuna.

Prijedlog je da osoba koja vađenje podrtine ili potonule stvari poduzima bez odobrenja ili protivno odluci nadležne lučke kapetanije za štetu prouzročenu vađenjem odgovara na temelju općih pravila o odgovornosti za štetu od opasne djelatnosti. Zakon bi sadržavao neoborivu zakonsku presumpciju prema kojoj bi se vađenje koje se poduzima bez odobrenja ili protivno odluci nadležne lučke kapetanije smatralo opasnom djelatnošću.¹⁶⁷

Izvođač radova koji obavlja vađenje na temelju ugovora sklopljenog s ovlaštenom osobom, lučkom kapetanijom ili s poštenim nalaznikom, trebao bi odgovarati za štetu koju prouzroči svojim radom ako ne dokaže da se šteta nije mogla izbjeći niti uz dužnu pažnju. Drugim riječima, izvođač radova prema prijedlogu *de lege ferenda* dužan je primijeniti stručnu pažnju, a odgovara na temelju pretpostavljene krivnje.

Prijedlogom smo predvidjeli da izvođač radova, ako nije drukčije ugovoreno, ima založno pravo na izvađenoj potonuloj stvari ili podrtini radi osiguranja naknade za vađenje i čuvanje stvari te može izvađenu potonulu stvar ili podrtinu zadržati dok mu odgovorna osoba ne podmiri te tražbine, osim za potonule stvari ili podrtine za koje se utvrdi da imaju obilježja kulturnog dobra ili su od vojnog značaja.

4.4.3. Obvezno uklanjanje podrtina i potonulih stvari

Svrha je odredbi o obveznom uklanjanju podrtina i potonulih stvari ovlastiti nadležnu lučku kapetaniju da poduzima mjere za uklanjanje podrtine ili potonule

¹⁶⁶ To je posebno predviđen slučaj kada je izvađena potonula stvar ili podrtina podložna brzom propadanju ili su za njezino čuvanje ili održavanje potrebni troškovi nerazmjerni njezinoj vrijednosti. Vidi *supra*.

¹⁶⁷ Predložena odredba PZ-a upućuje na primjenu općih pravila o odgovornosti za štetu bez krivnje, a to je u domaćem obveznom pravu regulirano odredbama ZOO-a o odgovornosti za štetu od opasne djelatnosti (ZOO, Glava IX., Odsjek 4., čl. 1063.-1067.). Želi se nametnuti stroži režim odgovornosti od općeg sustava odgovornosti po osnovi pretpostavljene krivnje kako bi se postigao viši stupanj pravne sigurnosti za potencijalne oštećenike.

stvari koja predstavlja opasnost kako je *de lege ferenda* definiramo u općim odredbama. Takve mjere koje poduzme lučka kapetanija moraju biti u razmjeru s opasnošću. Lučka kapetanija može poduzeti samo one mjere koje se smatraju razumnima za potrebe uklanjanja opasne podrtine ili opasne potonule stvari, a čim se podrtina ili potonula stvar ukloni mora ih obustaviti. Takve mjere ne smiju nepotrebno ometati prava i interese vlasnika i drugih zainteresiranih osoba. Mjere u vezi uklanjanja opasne podrtine ili potonule stvari koja ima ili se može pretpostaviti da ima obilježja kulturnog dobra ili je od vojnog značaja lučka kapetanija bi trebala poduzimati uz prethodnu suglasnost nadležnog ministarstva.

4.4.3.a) Obvezno uklanjanje podrtina

Mjere obveznog uklanjanja podrtine treba razlikovati od mjera poduzetih prema Konvenciji o intervenciji koja ima prednost primjene pred odredbama PZ-a.

Po uzoru na WRC, prijedlogom se predviđa obveza zapovjednika pomorskog objekta i ovlaštene osobe (tj. brodarar) da bez odgađanja izvijeste najbližu lučku kapetaniju o pomorskoj nesreći u kojoj je nastala podrtina. Ovo izvješće treba sadržavati ime i glavno poslovno sjedište vlasnika i ostale relevantne podatke potrebne da bi lučka kapetanija mogla utvrditi predstavlja li podrtina opasnost, a ti podaci uključuju: a) točan položaj podrtine; b) vrstu, veličinu i građu podrtine; c) prirodu štete i stanje podrtine; d) prirodu i količinu tereta, posebice opasnih i štetnih stvari; i e) količinu i vrstu ulja na pomorskom objektu, uključujući pogonsko ulje i ulje za podmazivanje.

Prijedlog *de lege ferenda* po uzoru na čl. 6. WRC-a predviđa kriterije koje lučka kapetanija mora uzeti u obzir prilikom utvrđivanja predstavlja li podrtina opasnost. Ti kriteriji jesu: a) vrsta, veličina i građa podrtine; b) dubina vode na tom području; c) amplituda morskih mijena i morske struje na tom području; d) osobito osjetljiva morska područja ili jasno definirano područje zaštićenog ekološko-ribolovnog pojasa na kojem su usvojene posebne obvezatne mjere protiv onečišćenja s brodova; e) blizina brodskih ruta ili separacijskih zona; f) gustoća i frekvencija prometa; g) vrsta prometa; h) priroda i količina tereta na podrtini, količina i vrsta ulja (kao što su pogonsko ulje i ulje za podmazivanje) i, posebice, moguća šteta u slučaju ispuštanja tereta ili ulja u morski okoliš; i) izloženost lučkih objekata; j) prevladavajući meteorološki i hidrografski uvjeti; k) topografija podmorja u tom području; l) visina podrtine iznad ili ispod površine vode pri najnižoj razini živih morskih mijena; m) akustičke i magnetske osobine podrtine; n) blizina odobalnih uređaja, cjevovoda, telekomunikacijskih kabela i sličnih struktura; o) bilo koja druga okolnost zbog koje je potrebno ukloniti podrtinu.

Po uzoru na članak 7. WRC-a predlaže se odredba o *lociranju* podrtine. Sukladno toj odredbi, nakon što sazna za postojanje podrtine, nadležna lučka kapetanija mora upotrijebiti sva moguća sredstva radi *hitnog upozoravanja pomoraca i drugih zainteresi-*

ranih država o prirodi i položaju podrtnine. Nadalje, ako ima razloga vjerovati da podrtnina predstavlja opasnost, nadležna lučka kapetanija mora osigurati poduzimanje svih mogućih koraka radi određivanja točnog položaja podrtnine.

Prijedlog odredbe o *označavanju* podrtnine izrađen je po uzoru na članak 8. WRC-a. Sukladno toj odredbi nadležna lučka kapetanija mora osigurati poduzimanje svih razumnih mjera kako bi se *označila* podrtnina koja predstavlja opasnost. To označavanje mora biti u skladu s međunarodno prihvaćenim sustavom balisaže koji se primjenjuje na području gdje se podrtnina nalazi i mora se objaviti u svim uobičajenim sredstvima obavještanja, uključujući odgovarajuće nautičke publikacije.

De lege ferenda, po uzoru na članak 9. WRC-a, kada nadležna lučka kapetanija utvrdi da podrtnina predstavlja opasnost rješenjem će narediti vlasniku da ukloni podrtninu. Vlasnik može uklanjanje ugovoriti s izvođačem radova. Prije nego takvo uklanjanje započne, lučka kapetanija može odrediti uvjete uklanjanja u mjeri u kojoj je potrebno osigurati da se uklanjanje provodi na način koji je siguran i kojim se štiti morski okoliš. Kada je uklanjanje započelo, nadležna lučka kapetanija može intervenirati u mjeri u kojoj je potrebno osigurati da se uklanjanje zaista provodi na način koji je siguran i kojim se štiti morski okoliš. Rješenjem nadležne lučke kapetanije određuje se razuman rok u kojem je vlasnik dužan ukloniti podrtninu i uvjete uklanjanja, uzimajući u obzir prirodu opasnosti te se naglašava da kapetanija može ukloniti podrtninu na trošak vlasnika, ukoliko on to ne učini u zadanom roku. U slučajevima koji zahtijevaju hitno djelovanje kada opasnost postane osobito ozbiljna, kapetanija će donijeti rješenje temeljem kojega će odmah intervenirati uklanjanjem podrtnine na najefikasniji i najbrži mogući način vodeći računa o sigurnosti i zaštiti morskog okoliša. Ako vlasnik ne ukloni podrtninu u zadanom roku, ili je nemoguće stupiti u vezu s njime, lučka kapetanija može ukloniti podrtninu na najefikasniji i najbrži mogući način vodeći računa o sigurnosti i zaštiti morskog okoliša. Kapetanija je dužna o ovim mjerama izvijestiti vlasnika. Trebalo bi propisati da žalbe protiv ovih rješenja lučke kapetanije ne odgađaju izvršenje, a podnose se Ministarstvu. U praksi se javlja problem dostave ovih rješenja budući da se u nedostatku posebnog propisa primjenjuju odredbe o dostavi Zakona o općem upravnom postupku¹⁶⁸ (u nastavku ZOUP). Poseban problem je dostava rješenja vlasniku strancu koja bi se trebala obavljati diplomatskim putem, a to može potrajati mjesecima. Ovdje se može javiti problem tumačenja formulacije inače preuzete iz članka 9. WRC-a: "nemoguće je stupiti u vezu" s vlasnikom. Poželjno je tu formulaciju preciznije definirati posebnim odredbama PZ-a. Svakako, potrebno je PZ-om predvidjeti posebne odredbe o dostavi kojima bi se pojednostavnio i ubrzao postupak dostave pismena vlasniku podrtnine.

Prijedlog je da se propiše objektivna odgovornost vlasnika plovnog objekta iz kojeg je nastala podrtnina za troškove lociranja, označavanja i uklanjanja podrtnine po

¹⁶⁸ Narodne novine br. 47/09.

uzoru na članak 10. WRC-a. Vlasnik bi se mogao osloboditi odgovornosti samo ako dokaže da je pomorska nesreća u kojoj je nastala podrtina:

- a) posljedica rata, neprijateljstava, građanskog rata, pobune ili iznimne, neizbježne i nesavladive prirodne pojave,
- b) u cijelosti prouzročena radnjom ili propustom treće osobe učinjenima u namjeri da se prouzroči šteta, ili
- c) u cijelosti prouzročena nepažnjom ili drugom štetnom radnjom nadležnog javnog tijela odgovornog za održavanje svjetala ili drugih sredstava za pomoć plovidbi u obavljanju te funkcije.

Potrebno je posebno predvidjeti slučaj u kojem bi istovremeno došla u obzir primjena novih odredbi PZ-a o odgovornosti za troškove obveznog uklanjanja podrtine i nekih od sljedećih važećih propisa:

- a) međunarodna konvencija ili odredbe PZ-a o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja uljem,
- b) međunarodna konvencija ili odredbe PZ-a o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja pogoškim uljem, ili
- c) međunarodna konvencija ili domaći propisi o građanskoj odgovornosti za nuklearne štete.

U takvom slučaju bi prednost primjene trebali imati propisi koje ovdje navodimo pod točkama a) – c).

Prijedlog je da se za troškove lociranja, označavanja i uklanjanja podrtine odgovara neograničeno, kao što to vrijedi i *de lege lata*. S tim u vezi primjerena će ostati odredba članka 389. t. d) prema kojoj se odredbe PZ-a o ograničenju odgovornosti brodarka za pomorske tražbine ne primjenjuju na "tražbine predviđene odredbama Glave VI. Dijela VIII. ovoga Zakonika". Zanimljivo je da je ta odredba preživjela izmjene i dopune PZ-a iz 2004. godine kada je ukinuta tj. brisana Glava VI. Dijela osmog PZ-a koja je uređivala institut vađenja potonulih stvari. Naravno, *de lege lata* citirana odredba čl. 389. nema svrhu, no ponovnim uvođenjem Glave VI. Dijela VIII. PZ-a o vađenju i uklanjanju podrtina i potonulih stvari ona bi ponovo imala ispravno značenje i primjenu.

Po uzoru na članak 12. WRC-a prijedlog je uvesti obvezno osiguranje odgovornosti za troškove uklanjanja podrtine.¹⁶⁹ Prema tom prijedlogu, vlasnik plovnog objekta čija bruto tonaža iznosi 300 tona ili više, upisanog u upisnik brodova u Republici Hrvatskoj dužan je održavati na snazi osiguranje ili drugo financijsko jamstvo, kao što je garancija banke ili slične institucije, radi pokrića odgovornosti za troškove lo-

¹⁶⁹ U sklopu predloženih izmjena i dopuna PZ-a, trebalo bi stoga brisati članak 823.b. o obvezi ugovaranja osiguranja svota osiguranja, koji postaje suvišan i u svakom se slučaju nalazi na pogrešnom mjestu u Zakonu.

ciranja, označavanja i uklanjanja podrtine, u visini svote koja odgovara granicama odgovornosti propisanim u čl. 391. st. 1. t. 2. PZ-a.¹⁷⁰ Navedeno je u skladu i s idejom kojom se zakonodavac rukovodio kada je 2008. godine u PZ uveo odredbu članka 823.b. Međutim, tek s ovim našim prijedlogom cjelovitog pravnog uređenja instituta uklanjanja podrtina bi obvezno osiguranje odgovornosti za troškove uklanjanja dobilo svoj puni smisao i mogućnost ispravne praktične primjene.

Potvrda osiguranja ili financijskog jamstva koja služi kao dokaz da su osiguranje ili drugo financijsko jamstvo na snazi mora se nalaziti na plovnom objektu i biti sastavljena na hrvatskom ili na engleskom jeziku te sadržavati sljedeće podatke: a) ime plovnog objekta, brojeve ili slova za prepoznavanje i luku upisa; b) bruto tonažu plovnog objekta; c) ime i glavno poslovno sjedište vlasnika; d) IMO identifikacijski broj ili druge jedinstvene identifikacijske oznake plovnog objekta; e) vrstu i rok trajanja osiguranja ili drugog jamstva; f) ime i glavno poslovno sjedište osiguratelja ili druge osobe koja daje jamstvo i, u odgovarajućem slučaju, poslovno sjedište u kojem je osiguranje ili jamstvo zaključeno; i g) potpis i pečat osiguratelja ili davatelja drugog financijskog jamstva. Riječ je, dakle, o potvrdi koju izdaje sam osiguratelj odnosno davatelj drugog financijskog jamstva.

De lege ferenda predviđa se pravo na izravnu tužbu protiv osiguratelja odnosno davatelja drugog financijskog jamstva za naknadu troškova lociranja, označavanja i uklanjanja podrtine. U odgovoru na takvu tužbu tuženik može istaknuti prigovore na koje bi se imao pravo pozvati vlasnik (osim prigovora stečaja ili likvidacije vlasnika), uključujući ograničenje odgovornosti prema bilo kojem primjenjivom nacionalnom ili međunarodnom propisu. Čak i kada vlasnik nema pravo na ograničenje odgovornosti, tuženik može ograničiti svoju odgovornost do iznosa jednakog iznosu osiguranja ili drugog financijskog jamstva. Osim toga, tuženik može istaknuti prigovor da je pomorska nesreća posljedica namjernog protupravnog ponašanja vlasnika, ali se ne može koristiti drugim prigovorima na koje bi se mogao pozvati

¹⁷⁰ Za razliku od važećeg čl. 823.b koji izričito propisuje svote osiguranja u skladu s iznosima ograničenja iz čl. 391. st. 1. t. 2. predlažemo uputiti na primjenu te odredbe PZ-a, To je u cilju nepotrebnog duljenja zakonskog teksta ponavljanjima i tehničkog povezivanja dijelova zakona koji su međusobno zavisni, a omogućit će i jednostavnije izmjene i dopune PZ-a u budućnosti. Naime, očekivano povišenje granica odgovornosti broдача sukladno posljednjim izmjenama Protokola LLMC 1996., koje će stupiti na snagu međunarodno kao i za Republiku Hrvatsku 8. lipnja 2015., dovest će i do odgovarajuće izmjene članka 391. PZ-a, a time i do istovjetnog povišenja svota osiguranja odgovornosti broдача za troškove uklanjanja podrtine. Ovdje navodimo trenutno važeće iznose ograničenja odgovornosti broдача po čl. 391. st. 1. t. 2., a time i željene minimalne svote osiguranja odgovornosti za troškove uklanjanja:

- a) 1.000.000 obračunskih jedinica Posebnih prava vučenja za brod s tonažom koja ne prekoračuje 2.000 tona,
- b) za brod s tonažom koja prekoračuje 2.000 tona obračunava se sljedeći iznos kao dodatak iznosu navedenom u a): – za svaku tonu od 2.001 do 30.000 tona, 400 obračunskih jedinica, – za svaku tonu od 30.001 do 70.000 tona, 300 obračunskih jedinica, – za svaku tonu koja prekoračuje 70.000 tona, 200 obračunskih jedinica.

u postupku koji bi protiv njega pokrenuo vlasnik. U svakom slučaju, tuženik ima pravo zahtijevati da vlasnik sudjeluje u postupku.

4.4.3. b) Obvezno uklanjanje potonulih stvari

Predložene odredbe o utvrđivanju opasnosti koju predstavlja podrtina, te o lociranju i označavanju opasnih podrtina na odgovarajući način bi trebalo primjenjivati i na *potonule stvari*. Nadalje, *de lege ferenda*, kada nadležna lučka kapetanija utvrdi da *potonula stvar* predstavlja opasnost ona će rješenjem narediti vlasniku da u primjerenom roku ukloni potonulu stvar. Ako vlasnik ili druga ovlaštena osoba ne postupi prema tom rješenju, ili kad bez opravdanog razloga prekine ili napusti započeto uklanjanje, lučka kapetanija će na trošak i rizik vlasnika odmah ukloniti potonulu stvar te ju nije u obvezi čuvati. U slučajevima kada opasnost postane osobito ozbiljna, lučka kapetanija može i bez donošenja prethodnog rješenja na trošak i rizik vlasnika odmah ukloniti potonulu stvar. Ako se utvrdi da potonula stvar predstavlja opasnost, a nadležnoj lučkoj kapetaniji je vlasnik nepoznat, lučka kapetanija će odmah ukloniti potonulu stvar i nije ju u obvezi čuvati. Sredstva za takvo uklanjanje potonule stvari trebaju se osigurati u državnom proračunu. Ako vlasnik naknadno postane poznat, dužan je nadoknaditi ta sredstva uplatom u korist državnog proračuna.

Prijedlog je da se propiše objektivna odgovornost vlasnika potonule stvari za troškove lociranja, označavanja i uklanjanja potonule stvari. Vlasnik bi se mogao osloboditi odgovornosti dokazivanjem istih onih ekskulpacijskih razloga na koje se može pozivati vlasnik podrtine (opširnije *supra*). Vlasnik bi odgovarao neograničeno.

4.4.4. Ostala relevantna pitanja u vezi s podrtinama i potonulim stvarima koja se predlaže urediti *de lege ferenda*

De lege ferenda treba predvidjeti založno pravo i pravo retencije na uklonjenoj potonuloj stvari odnosno podrtini u korist Republike Hrvatske, radi osiguranja naknade troškova lociranja, označavanja i uklanjanja. Iznimku od ovog pravila mogu činiti potonule stvari ili podrtine za koje se utvrdi da imaju obilježja kulturnog dobra ili su od vojnog značaja. Moglo bi se propisati da je Republika Hrvatska ovlaštena namiriti te svoje tražbine iz prodajne cijene podrtine odnosno potonule stvari ostvarene prodajom na javnoj dražbi ili sudskom prodajom odgovarajućom primjenom odredbi Glave II. Dijela IX. PZ-a.¹⁷¹ K tome bi bilo preporučljivo nadopuniti

¹⁷¹ PZ, Dio IX, "Ovrha i osiguranje na brodu i teretu", Glava II. "Ovrha radi namirenja novčane tražbine na brodu" – ove se odredbe u pravilu primjenjuju samo na brodove i njihov teret, no izričito odredbom predlažemo propisati odgovarajuću primjenu ovih odredbi i na podrtine i potonule stvari kako su definirane novopredloženom glavom PZ-a o vadenju i uklanjanju podrtina i potonulih stvari i to u svrhu pravne sigurnosti i ujednačenosti postupanja trgovačkih sudova.

važeci članak 912. PZ-a o redu prvenstva prema kojem se podmiruju vjerovnici iz diobne mase tako da tražbine Republike Hrvatske za naknadu troškova lociranja, označavanja i uklanjanja podrtine i potonule stvari budu na prvom mjestu, tj. ispred tražbina osiguranih pomorskim privilegijima.

Prema prijedlogu novih odredbi PZ-a, izvođač radova koji obavlja uklanjanje po nalogu nadležne lučke kapetanije odgovara za štetu koju prouzroči svojim radom ako ne dokaže da se šteta nije mogla izbjeći niti uz dužnu pažnju. Drugim riječima, izvođač radova dužan je primijeniti stručnu pažnju, a odgovara na temelju pretpostavljene krivnje.

Zastara se predlaže propisati po uzoru na WRC. Tako bi se tužba za naknadu troškova lociranja, označavanja i uklanjanja podrtine ili potonule stvari morala podići u roku od tri godine od dana kada je nadležna lučka kapetanija utvrdila opasnost podrtine odnosno potonule stvari. Tužba se ni u kojem slučaju ne bi mogla podići nakon proteka roka od šest godina računajući od dana pomorske nesreće u kojoj je nastala podrtina odnosno od dana donošenja rješenja o uklanjanju potonule stvari.

4.4.5. Pomorski prekršaji

Bit će potrebno posebnim odredbama predvidjeti prekršajne kazne za različite slučajeve kršenja upravnopravnih odredbi o vađenju i uklanjanju podrtina i potonulih stvari.¹⁷²

De lege ferenda prekršaj čini:

- a) onaj tko stekne izravno saznanje o postojanju podrtine ili potonule stvari na nekom određenom mjestu unutar teritorijalnog mora, unutrašnjih morskih voda ili ZERP-a pa o tome ne obavijesti nadležnu lučku kapetaniju, osim ako je vriednost podrtine ili potonule stvari zanemariva i istodobno ne predstavlja opasnost, niti ima obilježja kulturnog dobra ili vojni značaj,
- b) onaj tko podrtinu ili potonulu stvar neovlašteno dira, pomiče, premješta, ili na bilo koji drugi način mijenja njeno postojeće stanje,
- c) poštteni nalaznik koji izvadi podrtinu ili potonulu stvar, pa ju ne čuva za njena vlasnika tijekom zakonom propisanog roka,
- d) poštteni nalaznik koji ne preda podrtinu ili potonulu stvar ovlaštenoj osobi po nalogu lučke kapetanije,
- e) onaj tko vađenje podrtine ili potonule stvari poduzima bez odobrenja ili protivno odluci nadležne lučke kapetanije,

¹⁷² *De lege ferenda* u Zakonu je potrebno brisati postojeće odredbe čl. 998. st. 1. t. 1. PZ-a koji propisuje prekršaj propusta uklanjanja oštećenog/nasukanog potopljenog plovnog objekta s plovnog puta naloženog po čl. 65. st. 1. PZ-a i čl. 998. st. 1. t. 7. PZ koji propisuje prekršaj vađenja potonule stvari suprotno čl. 787. PZ-a, tj. kad je riječ o stvari koja je od vojnog odnosno kulturnog značaja. Ovo je stoga što se navedeni članci 65, i 787, *de lege ferenda* brišu.

- f) zapovjednik, odnosno ovlaštena osoba koja ne prijavi nastanak podrtine nadležnoj lučkoj kapetaniji,
- g) onaj tko ne ukloni podrtinu ili potonulu stvar po nalogu nadležne lučke kapetanije,
- h) vlasnik ili druga ovlaštena osoba koja ne pruži dokaz o obveznom osiguranju ili drugom financijskom jamstvu,
- i) izvođač radova koji ne postupi sukladno uvjetima iz rješenja nadležne lučke kapetanije o obveznom uklanjanju podrtine ili potonule stvari.

5. ZAKLJUČAK

Pravno uređenje materije vađenja i uklanjanja podrtina i potonulih stvari obuhvaća mnogobrojna i po svom sadržaju vrlo raznolika pravna pitanja. Analizirane su sve pojedinosti pozitivnog propisa. Analizom sadržaja i domašaja odredbi pozitivnog PZ-a uočene su brojne manjkavosti, a to znači da materija u zakonu nije uređena cjelovito i adekvatno.

Ponajprije, u pozitivnom PZ-u nedostaje niz definicija pojmova koji bi omogućili uvid u točno značenje pojedinih izraza (pravnih termina) za potrebe zakona i doprinijeli jasnijem sadržaju konkretnih zakonskih odredbi i sustavnom uređenju materije. Uz to, što ne postoji većina ključnih definicija pojmova (*vađenje, uklanjanje, potonula stvar, opasnost* i dr.), preuzak je opseg definiranog pojma *podrtina*, a bitan nedostatak zakonskog teksta je nedosljedna i pogrešna uporaba pojmova. Tako se npr. umjesto pojma *podrtina* koriste različite opisne stilizacije, a pojmovi *uklanjanje* i *vađenje* neopravdano se brkaju s pojmom *spašavanje*.

Redaktorima zakona nudimo konkretne smjernice za adekvatnu uporabu pojmova, predlažemo određene korekcije u samom nazivlju te definicijama pojedinih ključnih pojmova. Teži se tome da novouvedena terminologija bude suvremena i precizna. Definiranje novih pojmova (*potonula stvar, pomorska nesreća, opasnost, povezani interesi, uklanjanje, vađenje, ovlaštena osoba, poštteni nalaznik, izvođač radova*) omogućit će jedinstvenu uporabu terminologije prilikom sastavljanja sadržaja i određivanja domašaja konkretnih zakonskih odredbi kojima se predlaže urediti ova materija.

U pozitivnom pomorskom pravu nema specijalnih odredbi kojima bi se uređivalo dobrovoljno vađenje podrtina i potonulih stvari. Analiza reglementacije u ranijem domaćem zakonodavstvu pokazuje da je materija vađenja potonulih stvari dugi niz godina imala iscrpne i za ono vrijeme kvalitetne odredbe, a koje su derogirane PZ-om 2004. To je proizvelo velike pravne praznine u pozitivnom zakonu. Također, propisi kojima se uređuju konkretne mjere u postupanju s opasnom podrtinom ili potonulom stvari, tj. odredbe o tzv. interventnom – obveznom uklanjanju podrtina i potonulih stvari su oskudne ili nedostaje regulacija.

Pravni propis uvijek je izražen eksplicitno, a izražava se još prije svoje primjene. Da bi se redaktori propisa mogli orijentirati pri uporabi pojmova, kao i pri izradi sadržaja propisa i određivanju domašaja odredbi moraju dobro poznavati materijalno pravo koje se redigira. Međutim kada je riječ o poznavanju materijalnog prava, nije dostatno poznavati samo propise, već je potrebna vrlo dobra orijentacija u sudskoj praksi, literaturi i poredbenom pomorskom pravu. Treba dobro poznavati propis kao cjelinu i biti svjestan da ukidanje nekih odredbi može imati utjecaj i na neki drugi dio zakonskog teksta, neka druga poglavlja i članke. Razmatrane su posljedice očito pogrešnog pristupa zakonodavca koji normira pravna pitanja o uklanjanju podrtina i potonulih stvari u okviru poglavlja o spašavanju. Time se nekritički zadire u temeljna rješenja za pojedine institute, koje je čak i ranije domaće zakonodavstvo imalo, a imaju ga i poredbena zakonodavstva koja sustavno uređuju ta područja. Ukidanje glave o vađenju potonulih stvari, imalo je za posljedicu da su neke odredbe iz te materije izgubljene, a neke uključene u poglavlje o spašavanju. Pri tome se nije vodilo računa da je spašavanje različit i samostalan institut koji ne može jednostavnim pokretom pera konzumirati vađenje i uklanjanje podrtina i potonulih stvari jer tako fuzionirane odredbe mogu biti izvor ozbiljnih problema u praksi i interpretaciji propisa. Takvo rješenje u zakonu je bez razumnog cilja pa zbog toga nepotrebno opterećuje zakonski tekst, a vjerojatno i poslovnu praksu.

Kao poseban tip pogreške izlaže se uređenje istovjetnog sadržaja na više mjesta u zakonu odredbama gotovo istog sadržaja kao primjer nesustavnog djelovanja koji može stvoriti i pravnu nesigurnost (npr. čl. 65. st. 1. i čl. 785., PZ).

Propisi su pravni instrument kojim se ostvaruju određeni ciljevi. Prema tome, normalna je situacija da su propisi adekvatni ciljevima. Ako to nije slučaj, govori se o prazninama u propisima. Praznine mogu proizlaziti zbog dva uzroka. Mogu nastati zato što je propis manjkavo stiliziran. U tom slučaju treba vidjeti jesu li praznine takve vrste da bi se mogle popuniti interpretacijom. Ako to nije moguće, treba predložiti da se donesu nove zakonske odredbe.

U radu su detaljno opisane sve pravne praznine i opisano je kako bi se u današnjem trenutku rješavala konkretna pravna pitanja proizašla iz odnosa vađenja i uklanjanja potonulih stvari i podrtina. Na temelju iscrpne studije koja je obuhvatila teorijsko razmatranje, poredbeno zakonodavstvo, analizu ranijeg zakonodavstva i pozitivnog PZ-a zaključeno je da je potrebno predložiti da se posebnom glavom Dijela osmog PZ-a regulira pomorskopravni institut vađenja i uklanjanja podrtina i drugih potonulih stvari, odvojeno od pomorskopravnog instituta spašavanja sada reguliranog Glavom II. Dijela osmog PZ-a.¹⁷³

¹⁷³ Ovim radom nije obuhvaćena analiza odredbi PZ-a o spašavanju *de lege ferenda* ali na ovom mjestu ističemo da se predlaže Glavu II. Dijela osmog PZ-a pod naslovom "Spašavanje" pročititi od onih odredbi koje izlaze iz okvira pomorskopravnog instituta spašavanja, prije svega onih odredbi koje po svojoj prirodi pripadaju institutu vađenja i uklanjanja podrtina i drugih potonulih stvari (dakle zadržati samo odredbe potrebne za adekvatnu implementaciju Konvencije o spašavanju, 1989).

U ovom radu izložen je prijedlog novog pravnog uređenja koje iscrpno regulira prvenstveno upravnopravne odnose između vlasnika podrtina i potonulih stvari, odnosno osoba ovlaštenih za raspolaganje tim stvarima, na jednoj te javnih tijela na drugoj strani. Pri tom se institut vađenja i uklanjanja podrtina i drugih potonulih stvari odnosi poglavito na vađenje, uklanjanje ili uništavanje plovila, zrakoplova, njihovih dijelova i tereta i drugih stvari potonulih ili nasukanih u moru. Unutar Glave VI. "Vađenje i uklanjanje podrtina i potonulih stvari" sistematizacija zakonske građe izvršena je na način da je materija podijeljena u tri dijela: 1. Opće odredbe, 2. Vađenje podrtina i potonulih stvari i 3. Obvezno uklanjanje podrtina i potonulih stvari.

Propisima upravnopravne prirode o tzv. dobrovoljnom vađenju treba se urediti postupak vađenja potonulih stvari i podrtina te odnose između vlasnika, poštenih nalaznika i države proizašli iz dobrovoljnog vađenja potonulih stvari i podrtina. Uz to, za odnose iz tzv. dobrovoljnog vađenja podrtina i potonulih stvari odlučne su i norme koje su po svom sadržaju i pravnoj prirodi stvarnopravne odredbe, a tiču se prava vlasništva, nalaza stvari i sl. Znači, trebaju biti sadržane i primjerene posebne odredbe koje uređuju stvarnopravna pitanja proizašla iz problema faktički napuštenih podrtina i drugih potonulih stvari te takvih kojima je vlasnik nepoznat, uključujući osobito odredbe o nalazu stvari u moru. Ovdje se uključuju i odredbe obveznopravne prirode, a koje govore o odnosu odgovornosti za štetu prilikom akcija vađenja potonulih stvari i podrtina, ali i odgovornosti za štetu trećima nastalu podrtinom ili potonulom stvari. Subjekti uključeni u postupak vađenja jesu vlasnici ili druge ovlaštene osobe, poštenu nalaznici podrtina i potonulih stvari te nadležna državna tijela kao predstavnici javne vlasti.

Za razliku od toga drugačiji je sadržaj i domašaj zakonskih odredbi kojima se uređuju odnosi proizašli iz obveznog uklanjanja podrtina i potonulih stvari. Zakonske odredbe ovdje imaju osnovnu svrhu pružiti mandat nadležnim javnim vlastima (u nas su to lučke kapetanije i Ministarstvo) da poduzimaju široki spektar mjera za uklanjanje podrtina i potonulih stvari koje predstavljaju opasnost. Uz to, ovdje su jednako važne i preventivne mjere od kojih je najvažnija ona kojom se definiranoj skupini brodova nameće dužnost pružanja dokaza o sklopljenom osiguranju radi pokrića troškova lociranja, označavanja i uklanjanja podrtine. Adresati te skupine odredbi kojima se određuje sadržaj i domašaj pravnih pravila koja govore o obveznom uklanjanju podrtina su zapovjednici pomorskih objekata, ovlaštene osobe (tj. brodari) te neizostavno javne vlasti na strani države koja je ugrožena podrtinom ili potonulom stvari, a na koje su adresirane brojne mjere u postupanju s opasnim podrtinama i potonulim stvarima.

U pogledu interventnih mjera u raznim kronotopima različito su se poimali odgovori na pitanje kada je moguća intervencija države i koje su javne ovlasti nadležnih državnih tijela kao tijela koja su ovlaštena i dužna intervenirati. Danas se

općenito proširuju javne ovlasti.¹⁷⁴ U skladu s time, u zakonu se mora pružiti uporište za ovlaštenje javnim vlastima da interveniraju na najefikasniji i najbrži način i poduzmu sve druge potrebne mjere ako to zahtijeva priroda opasnosti ili kada s vlasnikom nije moguće stupiti u vezu. Plovni i plutajući objekt ili potonula stvar mogu biti uklonjeni na trošak vlasnika ukoliko vlasnik to sam ne učini, a lučka kapetanija kao nadležno tijelo može odmah intervenirati u slučajevima koji zahtijevaju hitno djelovanje kada opasnost postane osobito ozbiljna.

Uz propisivanje interventnih mjera u svezi uklanjanja podrtina ili potonulih stvari (prijavlivanje, upozoravanje pomoraca i drugih zainteresiranih država, procjena opasnosti, lociranje, obilježavanje), kojima je cilj umanjiti ili otkloniti neposrednu opasnost, najvažnije pitanje je kako precizno urediti učinkovit i efikasan sustav naplate troškova lociranja, obilježavanja i uklanjanja. Ova obveza tereti vlasnika podrtine odnosno potonule stvari. Nužno je imati predviđene i sadržajno jasno i precizno koncipirane odredbe o odgovornosti vlasnika za troškove lociranja, označavanja i uklanjanja podrtine te odredbe o obveznom osiguranju odgovornosti za troškove uklanjanja podrtine. Također, radi učinkovitosti postupka naplate troškova obveznog uklanjanja potrebno je propisati da je država ovlaštena namiriti svoju tražbinu iz prodajne cijene podrtine ili potonule stvari ako vlasnik ili njegov osiguratelj ne podmiri sve troškove u svezi uklanjanja.

De lege ferenda u PZ je potrebno uvesti i odredbe o pomorskim prekršajima kojima bi se propisivale sankcije za sve one adresate koji se ne pridržavaju ili krše upravnopravne odredbe o vađenju i uklanjanju podrtina i potonulih stvari.

¹⁷⁴ Državi je dopušteno da prije početka uklanjanja odredi uvjete uklanjanja, u onoj mjeri u kojoj je potrebno osigurati da se uklanjanje provodi na način koji je siguran i kojim se štiti morski okoliš (čl. 9. st. 4., WRC). Pored toga i kada je postupak uklanjanja započeo ugrožena država ima pravo intervenirati ali samo u mjeri potrebnoj da se on učinkovito odvija na način koji je siguran i kojim se štiti morski okoliš (čl. 9. st. 5., WRC).

LITERATURA

Članci:

1. B. JAKAŠA: Podrtine u pomorskom pravu, *Zbornik za pomorsko pravo*, knjiga 6, Zagreb, 1967., str. 193-231.
2. J. C. SCOWCROFT: Wreck Removal: An Overview and Recent Developments, *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol. 16, No. 3, 1985., str. 311-336.
3. P. STANKOVIĆ: Odredbe našeg novog 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.
4. D. MIJAN: Pomorske odredbe splitskog statuta u usporedbi s istim odredbama zadarskog, dubrovačkog i venecijanskog statuta, *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu*, god. 41 (2004), br. 3-4, str. 335-362.
5. V. PEZELJ: Pomorskopravne odredbe Paškog statuta iz 1433., *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu*, god. 47 (2010), br. 4., str. 821-836.
6. A. V. PADOVAN, V. SKORUPAN WOLFF: Pomorskopravni institut uklanjanja podrtina - konceptijska razmatranja i kritika pravnog uređenja u hrvatskom pomorskom pravu, *Poredbeno pomorsko pravo – Comparative Maritime Law*, god. 50 (2011), broj 165, str. 117-163.

Knjige:

1. P. STANKOVIĆ: *Spasavanje u plovidbenom pravu Jugoslavije*, Otokar Keršovani, Rijeka, 1976.
2. V. BRAJKOVIĆ, I. ČOLOVIĆ, V. FILIPOVIĆ, B. JAKAŠA, N. KATIČIĆ, E. PALLUA, V. TOMAŠIĆ, S. TRIVA: *Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi s napomenama i komentarskim bilješkama*, Narodne novine, Zagreb, 1981.
3. D. PAVIĆ: *Pomorsko osiguranje II*, Croatia osiguranje, Zagreb 1994.
4. M. VUKOVIĆ, Đ. VUKOVIĆ: *Znanost o izradi pravnih propisa nomotehnika*, Informator, Zagreb, 1997.
5. T. J. SCHOENBAUM: *Admiralty and Maritime Law*, 3rd Edition, West Group, St. Paul, 2001.
6. J. REEDER: *Brice on Maritime Law of Salvage*, 4th Edition, Sweet & Maxwell, London, 2003.
7. F. D. ROSE: *Kennedy and Rose Law of Salvage*, 7th Edition, Sweet & Maxwell, London, 2009.
8. P. BONASSIES, C. SCAPEL: *Droit maritime*, 2e edition, L. G. D. J., Pariz, 2010.
9. *Pomorska enciklopedija*, svezak 1., Jugoslavenski leksikografski zavod, Zagreb, 1972.
10. *Pomorska enciklopedija*, svezak 5, Jugoslavenski leksikografski zavod, Zagreb, 1981.
11. *Pomorska enciklopedija*, svezak 7, Leksikografski zavod Miroslav Krleža, Zagreb, 1985.

Propisi:

1. Uredba o redu u lukama od 27. siječnja 1950. godine, Službeni list SFRJ br. 7/1950.
2. Zakon o vađenju potonulih stvari, Službeni list SFRJ br. 11/1966.
3. Zakon o spašavanju na moru i unutrašnjim plovnim putovima, Službeni list SFRJ br. 11/1966.
4. Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi, Službeni list SFRJ br. 22/1977, 13/1982, 30/1985, 80/1989, 29/1990.
5. Zakon o sigurnosti plovidbe na moru i unutrašnjim vodama, Narodne novine SRH br. 40/1978.
6. Pravilnik o uvjetima i načinu održavanja reda u lukama i ostalim dijelovima unutarnjih morskih voda i teritorijalnog mora Republike Hrvatske, Narodne novine br. 90/2005.
7. Pomorski zakonik, Narodne novine br. 17/1994.
8. Pomorski zakonik, Narodne novine br. 181/2004, 76/2007, 146/2008, 61/2011.
9. Zakon o sigurnosnoj zaštiti trgovačkih brodova i luka otvorenih za međunarodni promet, Narodne novine br. 48/2004.
10. Pravilnik o istraživanju pomorskih nesreća, Narodne novine br. 9/2007.
11. Zakon o vlasništvu i drugim stvarnim pravima, Narodne novine br. 91/1996, 68/1998, 137/1999, 22/2000, 73/2000, 129/2000, 114/2001, 79/2006, 141/2006, 146/2008, 38/2009, 153/2009.
12. Zakon o obveznim odnosima, Narodne novine br. 35/2005, 41/2008, 125/2011.
13. Zakon o plovidbi i lukama unutarnjih voda, Narodne novine br. 109/2007, 132/2007.
14. Zakon o općem upravnom postupku, Narodne novine br. 47/2009.

Međunarodni ugovori:

1. Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za onečišćenje mora uljem, London, 1992.
2. Međunarodna konvencija o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine, London, 1976. s Protokolom iz 1996.
3. Međunarodna konvencija o spašavanju, London, 1989.
4. Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za onečišćenje mora pogonskim uljem, London, 2001.
5. Međunarodna konvencija o uklanjanju podrtina, Nairobi, 2007.

Ostalo:

1. J. CONCAS: La gestion des épaves de navires en droit français, http://www.alpes-maritimes.equipement.gouv.fr/IMG/pdf/Synthese_Epaves_maritimes_cle26da72.pdf (29. 8. 2012.)
2. H. K. WATSON: *Wreck removal in the 21st century*, The Association of Average Adjusters of the United States, Viewpoints 2007, <http://www.usaverageadjusters.org/2007vpHKW.pdf> (6. 9. 2012.)

Summary:

**A CRITICAL REVIEW OF THE POSITIVE LEGAL REGIME OF THE RECOVERY
AND REMOVAL OF WRECKS AND SUNKEN OBJECTS
AND THE PROPOSAL OF A NEW ONE**

The main aim of this paper is to offer, describe and explain the solutions representing the proposal of the new legal regime of the recovery and removal of wrecks and sunken objects. First, the authors present the genesis of legal sources in the history and the earlier national legislation studying all the relevant issues and all the provisions of the positive Maritime Code dealing with this matter. The meaning and the use of particular terms are analysed, as well as the systematisation of the respective legal matter within the structure of the Code, and the contents and effect of individual provisions. The authors question the level of compliance of the positive Maritime Code with modern international legal standards in this field. It is pointed out that some major problems may arise due to the inadequacy of the positive provisions of the Maritime Code and the inexistence of a systematic regulation dealing with all the relevant issues that can arise in practice. Within the current research, a comparative analysis of the respective legal institutes in some other national laws is carried out.

The proposed legal solutions are complete and systematic, as they tackle all the relevant issues. Regulating the respective legal institutes by special legal provisions will provide for a higher level of legal security and enhance the safety of navigation in the Adriatic, the protection of marine environment and the natural resources, and other related interests.

Keywords: wreck; sunken object; removal; recovery; Croatian Maritime Code; International Convention on Wreck Removal.

