

ODREDBE NAŠEGA NOVOGA POMORSKOG ZAKONIKA KOJE SE ODNOSU NA SPAŠAVANJE NA MORU I VAĐENJE POTONULIH STVARI

Prof.dr. Predrag Stanković
Pomorski fakultet
u Rijeci

UDK 347.799.2
Stručni rad
Primljeno: srpnja 1994

U radu se analiziraju odredbe o spašavanju i vađenju potonulih stvari u novom Pomorskom zakoniku Republike Hrvatske. Navode se razlozi za anticipirani hrvatski prihvrat nove Međunarodne konvencije o spašavanju iz 1989., koja inače još nije stupila na snagu. Izlaganje počiva na usporedbi teksta novoga Pomorskog zakonika s tekstom ranije važećega Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi.

UVOD

Pristup ovim navedenim institutima hrvatskoga i međunarodnoga pomorskog prava uvjetovan je njihovom prirodom i različitim tretmanom u unifikacijskim aktima. Kao što je poznato, dužnosti (obveze), sredstva, suradnja i organizacija službi za spašavanje ljudi na moru često su i detaljno bili regulirani međunarodnim konvencijama. Imovinski odnosi pri spašavanju predmetom su dvaju međunarodnih propisa - Konvencije iz 1910. i Konvencije iz 1989. (koja još nije stupila na snagu). Ova posljednja, pod očitim utjecajem anglo-američkog prava, tendira ukidanju svake razlike između instituta spašavanja i instituta vađenja potonulih stvari iz mora.

S druge strane, o vađenju potonulih stvari gotovo da i nema unificiranih propisa, izuzmemo li nekoliko javnopravnih normi koje se odnose na režim i svrhu podvodnih djelatnosti u nekim dijelovima mora. Za hrvatsko pravo, koje već stoljećima slijedi mediteransku pravnu tradiciju, vađenje potonulih stvari je poseban pomorskopравни institut. Poput rodonačelnika te tradicije - francuskog prava (a također talijanskog, grčkog, egipatskog, tuniskog i mnogih junoameričkih država), mi se toga instituta ne bismo odrekli bez prijeke potrebe.

Za prikaz oba ta instituta u novom Pomorskom zakoniku RH, možda je najbolje sažeto ukazati na novosti ili izmjene u odnosu na raniji Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi, te na hipotetske razloge koji su našega zakonodavca naveli na neke izmjene.

A) Spašavanje

Odredbe o spašavanju nalaze se u Glavi II. Dijela devetog PZ-a, pod naslovom PLOVIDBENE NEZGODE, zajedno s glavama o sudaru brodova (Glava I.), o vađenju potonulih stvari (III.), zajedničkim havarijama (IV.), o izvanugovornoj odgovornosti vlasnika broda i brodarka (V.) te o odgovornosti poduzetnika nuklearnog broda (VI.). Napomenimo odmah da bi prikladniji naslov cijeloga ovog dijela Zakonika bio "Pomorske nezgode" (a ne "plovidbene", što se po inerciji zadržalo iz ZPUP-a). Na spašavanje se odnose članci 774.-800.

Uz neka naša i nama svojstvena ranija rješenja, sve ove odredbe predstavljaju kompilaciju, odnosno sažetak odredaba iz nekoliko međunarodnih akata koji obvezuju našu zemlju (ponajprije iz konvencija o sudarima i o spašavanju 1910., iz Konvencije o poboljšanju položaja brodolomaca, ranjenih i bolesnih pripadnika oružanih snaga na moru 1949., iz konvencija o teritorijalnom moru i vanjskom pojasu, te o otvorenom moru 1958., iz Konvencije SOLAS 1974.). Očigledan je, međutim, i utjecaj nove londonske Konvencije o spašavanju iz 1989. godine, koja nije još uopće stupila na snagu¹ i koju Republika Hrvatska nije do sada ratificirala. Upravo stoga se izravno nameće pitanje zašto je naš zakonodavac njezine odredbe uvažio, odnosno anticipirano utkao u naš Zakonik.

Izgleda da su razlozi bili praktične i pragmatične naravi. Kao što se tijekom njezine pripreme često ukazivalo, nova Konvencija o spašavanju je imala dva glavna cilja - djelotvornije zaštititi morski okoliš od onečišćenja u slučaju pomorskih nezgoda i bolje stimulirati profesionalne spašavateljske tvrtke na intervenciju, kada se njihova pomoć ukazuje neophodnom. Prvi od ta dva cilja je vjerojatno bio utjecajniji u našem Saboru. Zbog svojih geo-klimatskih, bio-morfoloških i drugih svojstava, koja toliko oduševljavaju stanovnike i posjetitelje njegovih obala, Jadran je postao vrlo prometan, ekološki delikatan i ranjiv akvatorij. Proizlazi da sve što je uopće moguće poduzeti radi njegova očuvanja i zaštite - apsolutno i moramo poduzeti. Usvojiti smjesta odgovarajuće odredbe nove Konvencije bila je jedna od takvih mogućnosti. Položaj naših (rijetkih !) profesionalnih spašavatelja bio je vjerojatno u drugom planu, iako se i glede njih može dodati jedan dovoljno uvjerljiv argument: ako sve države Europske unije (a među njima Italija i Grčka) ratificiraju novu Konvenciju, kao što se Unija zalaže, nemamo posebna razloga omogućavati profesionalnim tvrtkama iz susjednih nam država da u slučaju jednake ili slične intervencije na području Jadrana ostvaruju znatno povoljnije materijalne ishode (tj. nagrade i posebne naknade), nego naši domaći spašavatelji.

¹ Za sada (lipanj 1994.) nova Konvencija o spašavanju je postigla 8 ratifikacija. Prema odredbi njena članka 29., stupit će na snagu godinu dana nakon što prikupi 15 ratifikacija.

Evo, dakle, glavnih novosti.

Odredbe o općoj obvezi zapovjednika hrvatskog broda spašavati ljude u opasnosti na moru (također odredbe o okolnostima koje ga oslobađaju te obveze, o bilješki u brodskom dnevniku) sada su obuhvaćene Glavom o spašavanju (čl. 776.- 780.). U ZPUP-u su bile sistematizirane u dijelu o sigurnosti plovidbe, među odredbama o posadi broda, odnosno o zapovjedniku.

Ugovorna sloboda se sada izričito dopušta strankama u spašavanju. Ugovor će se tako lakše prilagoditi stvarnim prilikama, pa je tomu teško naći ozbiljnijega prigovora. Na taj će način biti moguće ugovorom isključiti čak i glavno načelo spašavanja "No cure - No pay", kao što se ponekad čini kod tzv. angažiranih usluga spašavatelja. Stranke ugovorom jedino ne mogu isključiti niti umanjiti svoje zakonom utvrđene obveze glede zaštite morskog okoliša, niti mogu isključiti pravo suda da intervenira u slučaju prijevarena ili nepravilna ugovora. Važna je novost da se zapovjedniku i brodaru broda u opasnosti sada izričito priznaje pravo zaključiti ugovor o spašavanju u ime vlasnika stvari ukrcanih na brod (čl.784.).

Od spašavatelja se u samoj akciji i u prevenciji ekoloških šteta zahtijeva primjena dužne pažnje. Također, on je prema prilikama dužan zatražiti pomoć drugih spašavatelja ili prihvatiti njihovu pomoć, ako mu se to razborito predloži. Ranije je, naime, bilo dosta sporova i natezanja oko nepisanog "prava prvenstva" ili "monopola" onoga spašavatelja koji je prvi prispio do mjesta udesa ili se prvi prihvatio akcije. S druge strane, spašavanom se izričito nalaže suradnja sa spašavateljem, briga o zaštiti okoliša i preuzimanje spašene imovine nakon okončanja akcije (čl.786.), također na osnovi ranijih nepovoljnih iskustava s time u vezi. Sve su te novosti bile uvjetovane poslovnom, arbitražnom i sudskom praksom u svijetu.

Pozitivni kriteriji za utvrđivanje nagrade za spašavanje preuzeti su također doslovce iz nove Konvencije. U odnosu na raniji ZPUP, to znači da je izmijenjen redosljed njihova nabranjanja (iako ne zbog toga i njihove valorizacije!), te da je uvedeno nekoliko novih kriterija (3), mahom in favorem profesionalnih intervenata (čl.788.).

Najveća novost, na koju će se naši sudovi i praktičari tek morati priviknuti, su odredbe o "posebnoj naknadi" (čl.789.), također doslovce preuzete iz novoga međunarodnog teksta. Evo glavnih odrednica takve posebne naknade:

- ona se treba platiti jedino onda i jedino u onom omjeru za koliko je veća od neke nagrade za spašavanje imovine, koja bi spašavatelju mogla pripasti na osnovi općih kriterija iz članka 788.;

- posebna naknada pripada spašavatelju koji je stvarno svojom akcijom spriječio ili smanjio štetu okolišu;

- troškovi spašavatelja (koji bi se po nahodanju suda mogli povećati do 30 ili čak do 100 %) znače njegove razborite gotovinske izdatke i pravičan iznos za opremu i osoblje koji su bili uključeni u akciju;

- posebnu naknadu duguje isključivo vlasnik onoga broda iz kojega je proistekla prijetnja okolišu (pa stoga nema karakter zajedničke havarije);

vlasniku broda, međutim, ostaje otvorena mogućnost regresa prema stvarnom uzročniku opasnosti, proistekle iz njegova broda;

- konačno, ako je spašavatelj svojom krivnjom propustio spriječiti ili smanjiti štetu na okolišu, sud ga može dijelom ili u cijelosti lišiti posebne naknade.

Ponavljamo, sve što je propisano o posebnoj naknadi preuzeto je doslovice iz teksta nove Konvencije. Na diplomatskoj konferenciji u Londonu 1989. upravo je taj dio teksta bio predmetom najvećih rasprava i oporbi, a u konačnom ishodu i predmetom vrlo delikatna kompromisa. Otud potječe i donekle nezgrapna odredba o omjeru mogućeg povećanja (engl. increment) troškova spašavatelja, koji se prepušta sudu. Naša glavna briga za čistoću i boljitak Jadranskoga mora i obala ne dopušta nam nadati se nekoj bogatoj sudskoj praksi glede posebne naknade. Znatizelja ipak ostaje!

Spašavatelje bi mogle razveseliti i izričite odredbe o jamstvu, kojih ranije u nas nije bilo (čl. 794.). Ne samo da je dužnik nagrade obvezan pružiti dostatno jamstvo za tražbinu spašavatelja (uključujući kamate i sudske izdatke), nego su vlasnik i brodar spašenoga broda obvezni "na vrijeme poduzeti sve razumne mjere", kako bi vlasnici ukrcanih stvari jamčili za svoj dio duga. Ovo je također odjek prakse. Brodar je s vlasnicima tereta u poslovnom odnosu i daleko su mu lakše dostupni nego spašavatelju. Spašavatelj bi inače, u ekstremnom slučaju, morao tragati za nekoliko stotina vlasnika pojedinih partija tereta ili čak nekoliko tisuća ukrcanih i spašenih kontejnera. Konačno, spašavateljima je također dobrodošla odredba da pravomoćno utvrđenu nagradu ili posebnu naknadu mogu potraživati izravno od osiguratelja broda i tereta, ako su osiguratelji dali jamstvo glede tih iznosa (čl. 795.).

Ostale odredbe iz poglavlja o spašavanju mahom zvuče poznato. Čini se da su stavci 2. i 3., članka 793. nomotehnički mogli biti sretnije riješeni.

B) Vađenje potonulih stvari

Dok se odredbama o spašavanju većinom uređuju imovinski odnosi stranaka u takvu poslu, među odredbama o vađenju potonulih stvari dominiraju upravna i organizacijska rješenja. *Ratio legis* je, dakle, zaštita državnih i javnih interesa, a propisi o uređenju imovinskih odnosa su u manjini.

I u ovoj Glavi je uslijedila stanovita inverzija, tj. u nju su prenijete neke odredbe o pravima i obvezama lučkih kapetanija u vezi s uklanjanjem podrtina, očuvanjem sigurnosti plovidbe, zaštitom okoliša od onečišćenja, odobravanjem i nadzorom nad podvodnim radovima u nacionalnom akvatoriju. Na neophodnu nadležnost, ocjenu i sudjelovanje u akciji pozivaju se Ministarstvo obrane, te Ministarstvo kulture i prosvjete (preko Zavoda za zaštitu spomenika kulture), kada se za to ukaže potreba. Za sve takve odredbe valja reći da su u pravilu dosljednije i bolje razrađene nego što su bile ranije.

Prvu važniju novost nalazimo u 2. stavku članka 801. - odredbe o vađenju potonulih stvari primjenjivat će se i na n a s u k a n e brodove i brodice, ako se ne radi o njihovu spašavanju. Uklanjanje takvih, često napuštenih podrtina s obale kopna ili otoka podvrgava se dakle odredbama o vađenju

potonulih stvari. Rješenje ima svoje opravdanje i svrhu. Inače, zadržano je prethodno, dovoljno selektivno i razložno razgraničenje između spašavanja i vađenja potonulih stvari (čl.802.).

Okolnosti u kojima se radovi poduzimaju (tj. vađenje po nalogu nadležne kapetanije, ugovorno ili samoinicijativno vađenje potonule stvari) određivat će i ubuduće pravni režim tih radova i pravni status njihova izvoditelja, tj. njegovo pravo na naknadu i njegovu odgovornost. Kod radova po nalogu lučke kapetanije i onih prema ugovoru propisuje se odgovornost na osnovi pretpostavljene krivnje, a u svim drugim slučajevima objektivna odgovornost. Novost je da se troškovi vađenja potonule stvari koja predstavlja izravnu smetnju ili opasnost za plovidbu (a ovlaštena osoba nije poznata ili ne namjerava vaditi svoju stvar) - podmiruju iz državnog proračuna (čl.807.).

Prednost se daje domaćim izvoditeljima podvodnih radova, kojima je to poslovna djelatnost. Stranog profesionalca mogao bi, uz posebnu dozvolu, angažirati samo inozemni vlasnik stvari potonule u našim unutrašnjim morskim vodama ili teritorijalnom moru (čl.808., st.2.).

U zaključku valja još jednom upozoriti da se novom Konvencijom o spašavanju iz 1989. uklanja svaka razlika između vađenja potonulih stvari i spašavanja. U tom je pogledu prevagnulo jednostavnije rješenje anglo-američkoga pomorskog prava da se vađenje potonulih stvari smatra samo jednim modalitetom, jednim pojavnim oblikom spašavanja. Rezerve u tome pogledu nisu Konvencijom dopuštene. Ako se Republika Hrvatska odluči za ratifikaciju, pa ako ta Konvencija u dogledno vrijeme stupi na snagu obvezujući i našu domovinu, morat ćemo unijeti odgovarajuću novelu u Plovidbeni zakonik. Ovu glavu Zakonika i pravni institut vađenja potonulih stvari morat ćemo tada napustiti, a neophodne upravne i organizacijske odredbe koje se odnose na podvodne aktivnosti i zaštitu javnih interesa pri tome - svrstati u dio o sigurnosti plovidbe ili u posebni podzakonski propis.

Na sličnu naknadnu intervenciju prisilila bi nas i eventualna ratifikacija Konvencije o potrazi i spašavanju na moru iz 1979. od strane naše zemlje. SAR Konvencija je na snazi od 1985. i za sada obvezuje 48 država, među kojima su gotovo sve europske zemlje. Organizacija obalnog spašavanja u nas trenutno nije nipošto primjerena ni sadašnjem broju plovila, ni razvitku nautičkog turizma kakvom se nadamo u budućnosti. Uvođenje takvih međunarodno priznatih standarda sigurnosti u našem obalnom moru vjerojatno bi rado pozdravili naši inozemni gosti. U tom slučaju, međutim, čini se da bi odredbe o organizaciji službe obalnog spašavanja također bolje pristajale u dio Zakonika koji se odnosi na sigurnost plovidbe (Dio četvrti) ili u podzakonski akt.

Summary

**NEW MARITIME CODE PROVISIONS CONCERNING SALVAGE
AND RAISING OF SUNKEN THINGS FROM THE SEABED**

The paper analyses the provisions concerning salvage and raising of sunken things from the seabed as specified in the new Maritime Code of the Republic of Croatia. Grounds are specified for the anticipated adoption by Croatia of the latest International Convention on Salvage, 1989, which has not, however, come into force yet. The analysis rests upon a comparison of the wording of the new Maritime Code with that one of the formerly effective Law on Maritime and Inland navigation.