

PRAVNI STATUS POKRETNIH NAPRAVA ZA ISTRAŽIVANJE I ISKORIŠTAVANJE NAFTE I PLINA S PODMORJA U JUGOSLAVENSKOM I KOMPARATIVNOM POMORSKOM PRAVU

Mr. Maja Seršić
znanstveni asistent

UDK 347.791:622.24
izvorni znanstveni rad

Uz sličnosti s »klasičnim« brodovima, pokretne naprave za istraživanje i iskorištavanje nafte i plina s morskoga dna i podzemlja imaju niz posebnosti, kako u pogledu fizičkih osobina, tako i u pogledu svoje osnovne namjene. U radu se razmatra pravni položaj tih naprava u jugoslavenskom i komparativnom pomorskom pravu te primjenljivost na njih osnovnih pomorskopravnih instituta.

1. UVODNE NAPOMENE

U teoriji pomorskoga prava ne prestaju rasprave o pravnoj prirodi tehničkih plovnih objekata, tj. takvih naprava koje mogu ploviti, ali nisu namijenjene plovidbi, nego tehničkim radovima i kod kojih se plovidba pojavljuje samo kao sporedno svojstvo.¹

Seriji ovih »spornih« pokretnih plutajućih naprava (dizalice, bageri, pontoni i sl.) pridružile su se s razvojem podmorske rudarske tehnologije i pokretne platforme i slične naprave za istraživanje i iskorištavanje morskoga dna i podzemlja. One su odmah podijelile sudbinu ostalih pokretnih plutajućih naprava koje nisu »klasični« brodovi: o njihovoj se pravnoj prirodi ne slažu ni zakonodavstva, ni sudska praksa, niti teorija.

Pokušavajući rasvijetliti pravni status pokretnih platformi i drugih naprava za istraživanje i iskorištavanje morskoga dna i podzemlja, u radu razmatramo fizičke osobine i namjenu tih naprava, pravni položaj u jugoslavenskom i komparativnom pravu, te primjenljivost osnovnih pomorskopravnih instituta na te naprave.

¹ Isp. V. Brajković, »Brod. Pravni pojam«, **Pomorska enciklopedija**, sv. 2., Zagreb 1972., str. 527.

2. VRSTE NAPRAVA ZA ISTRAŽIVANJE I ISKORIŠTAVANJE NAFTE I PLINA S PODMORJA I NJIHOVA NAMJENA

Od prvih podmorskih istraživačkih radova tridesetih godina ovoga stoljeća, koji su se obavljali u plitkim priobalnim područjima, podmorski rudarski radovi pomiču se sve dalje od obale i u sve veće dubine. Dok su prve naprave za bušenje morskoga dna bile standardni kopneni tornjevi za bušenje postavljeni na stupovima u priobalju ili montirani na teglenice ili tankere,² tehnološki napredak doveo je do razvoja najraznovrsnijih naprava za istraživanje morskoga dna i podzemlja koje svojom konstrukcijom i opremom omogućuju rad u velikim dubinama i u najtežim hidrometeorološkim uvjetima.

Postoje dvije osnovne vrste naprava za istraživanje i iskorištavanje nafte i plina s podmorja: pokretne i nepokretne, tj. trajno smještene na morsko dno. Pokretne se naprave mogu kretati morem, bilo vlastitim pogonom, bilo tegljenjem i upotrebljavaju se uglavnom za istraživačke radove. Za razliku od ovih pokretnih plutajućih objekata, nepokretne platforme i druge naprave trajno su pričvršćene ili polegnute na morsko dno i služe za vađenje nafte i plina iz već utvrđenih podzemnih ležišta.

Razlikuju se četiri osnovna tipa pokretnih naprava za bušenje: platforme s pomičnim nogarima, uronjive platforme, poluuronjive platforme i brodovi za bušenje.

Platforme s pomičnim nogarima bile su u prvoj fazi razvoja podmorskih rudarskih djelatnosti najrasprostranjeniji tip platforme. To su naprave s nogarima koji se mogu mehanički ili hidraulički dizati i spuštati: dok se platforma prevozi do mjesta bušenja, nogari su podignuti iznad morske površine, a kada dođe na određište, spuštaju se na morsko dno, s tim da paluba platforme na kojoj su smješteni uređaji za bušenje i prostori za posadu ostaje iznad površine mora. Dubina na kojoj se može bušiti ovisi o dužini nogara, ali obično se ovaj tip platforme upotrebljava na dubini do sto metara.³ Još su ograničenije mogućnosti tzv. uronjive platforme s koje se može bušiti jedino ako pontoni koji podupiru palubu leže na morskom dnu.⁴

Bušenje na većim dubinama omogućeno je konstrukcijom plutajuće poluuronjive platforme stabilnost koje ne ovisi o tome da li dotiče morsko dno. Ovaj tip platforme sastoji se od donjeg dijela trupa,⁵ koji je

² V. više o tim najstarijim napravama za bušenje F. J. Chate, *Development of Offshore Platforms*, Rim 1978., str. 1—2; B. Kojić, »Platforma za bušenje morskog dna«, *Pomorska enciklopedija*, sv. 6., Zagreb 1983., str. 95.

³ V. detaljnije o ovim napravama J. McLoughlin, *Guide to Exploration for and Exploitation of Natural Oil and Gas Resources of the Mediterranean Sea Bed*, Atena 1986., str. 6; M. Summerskill, *Oil Rigs: Law and Insurance, Some Aspects of the Law and Insurance relating to Offshore Mobile Drilling Units*, London 1979., str. 9—11.

⁴ V. detaljnije o tehničkim karakteristikama ovoga tipa platforme Summerskill, o.c., bilj. 3., str. 8—9.

⁵ Donji dio trupa je u obliku katamarana koji čine dva pontona i četiri do osam vertikalnih stupova ili leži na golemim tankovima. V. detaljnije Kojić, o.c., bilj. 2., str. 96., McLoughlin, o.c., bilj. 3., str. 6.

djelomično uronjen u more i od palube na kojoj se nalaze uređaji za bušenje i nastambe za posadu. Donji dio trupa je pri bušenju uronjen u more do dubine na kojoj više nema pomicanja čestica vode,⁶ što omogućuje da platforma i na većim valovima ostane stabilna.⁷ Poluuronjiva platforma održava se na željenoj poziciji iznad bušotine pomoću teških sidara ili u novije vrijeme pomoću vijaka smještenih na trupu.⁸

Za istraživanje i iskorištavanje nafte i plina s podmorja upotrebljavaju se i posebni brodovi za bušenje. Kao i poluuronjive platforme i brodovi za bušenje održavaju se iznad mjesta bušenja pomoću sidara ili pomoću vijaka na trupu. Pošto nemaju stabilnost poluuronjive platforme, brodovi za bušenje mogu se koristiti za bušenje u većim dubinama samo u povoljnim vremenskim uvjetima.⁹

Nepokretne platforme i druge naprave za iskorištavanje nafte i plina s podmorja su čelične ili betonske konstrukcije koje se izgrađuju na kopnu i u dijelovima otpremaju na željeno mjesto gdje se montiraju, tj. pričvršćuju ili polažu na morsko dno.¹⁰ Opremljene posebnim uređajima,¹¹ one ostaju na mjestu vađenja sve dok se ne iscrpi podzemno ležište nafte i plina.

Već iz ovoga kratkoga prikaza vidljivo je da naprave koje se koriste pri podmorskim rudarskim radovima imaju — osim brodova za bušenje — samo daleke sličnosti s brodovima.

Osim fizičkih osobina, i njihova se osnovna namjena — istraživanje i iskorištavanje morskoga dna i podzemlja — razlikuje od namjene brodova, te se u osnovi radi o kopnenim rudarskim radovima prilagođenim uvjetima morskoga okružja. Dok obavljaju svoju djelatnost, naprave za istraživanje i iskorištavanje morskoga dna i podzemlja moraju biti nepomične: nepokretne platforme i druge naprave za vađenje nafte trajno su pričvršćene ili polegnute na morsko dno, a pokretne naprave za bušenje morskoga dna smještene su (pomoću nogara, sidara ili vijaka) iznad mjesta bušenja i pokreću se samo zato da bi svoju osnovnu djelatnost — bušenje morskoga dna — mogle obavljati na drugom mjestu. Dakle, plovidba, tj. kretanje morem je samo njihova sporedna funkcija.¹²

⁶ Ovaj tip platforme može se spuštati i podizati na vodi mijenjanjem količine balastne vode u uronjenim tankovima ili pontonima, **ibid.**

⁷ Zbog ovih je osobina poluuronjiva platforma najviše upotrebljavani tip platforme u Sjevernom moru.

⁸ Vijci su usmjereni u različitim pravcima i svaki od njih može razviti snagu do 2200 KW. Dok se s »klasično« usidrenih poluuronjivih platformi može bušiti do dubine od 300 metara, ovaj način tzv. dinamičnoga pozicioniranja omogućuje bušenje i do 2000 metara. V. više McLoughlin, **o.c.**, bilj. 3., str. 7.

⁹ **Ibid.**

¹⁰ V. više o različitim tipovima i oblicima nepokretnih platformi **ibid.**, str. 14—17; P. N. Swan, **Oil and Gas Drilling and the Law**, New York 1979., str. 2—9.

¹¹ Osim uređajima za vađenje nafte, mnoge eksploatacijske platforme opremljene su i uređajima za početno odvajanje nafte od plina i vode s kojima je ona obično pomiješana u podzemnoj formaciji, isp. McLoughlin, **o.c.**, bilj. 3, str. 14.

¹² Npr. statistike kanadske kompanije Dome Petroleum Ltd. pokazuju da njihove pokretne naprave za bušenje u četverogodišnjem razdoblju samo šesnaest dana nisu provele stacionirane na mjestu bušenja, isp. C. G. Yoder, **The Canadian Regulation of Offshore Installations**, Calgary 1985., str. 32.

Imajući na umu da je plovidba, odnosno namijenjenost plovidbi, osnovna osobina broda,¹³ postavlja se pitanje: Treba li naprave za istraživanje i iskorištavanje morskoga dna i podzemlja smatrati brodovima i primjenjivati na njih iste odredbe kao i na brodove ili im, s obzirom na njihove specifičnosti, dati »neovisni« pravni status i izraditi za njih posebna pravila? Postoji i srednje rješenje — smatrajući ih brodovima i uvažavajući uz sličnost s brodovima i njihove osobitosti, primjenjivati na njih »klasične« pomorskopravne odredbe, gdje je to primjereno, a za specifične odnose, koji nastaju iz njihove djelatnosti, izraditi posebna pravila.

Odgovor na navedeno pitanje — koje se zapravo pojavljuje samo u vezi pokretnih platformi i drugih naprava za podmorske rudarske radove — pokušali bismo dati nakon prikaza rješenja jugoslavenskoga i komparativnoga prava.

3. PRAVNI STATUS POKRETNIH PLATFORMI I DRUGIH NAPRAVA ZA ISTRAŽIVANJE I ISKORIŠTAVANJE MORSKOGA DNA I PODZEMLJA U JUGOSLAVENSKOM I KOMPARATIVNOM PRAVU

3.1. Jugoslavensko pravo

Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi (dalje: ZPUP) uz opću definiciju broda (čl. 6., t. 1.) navodi i pojedine vrste brodova te daje za njih dodatne osobitosti. Pomorski tehnički plovidni objekt definiran je kao pomorski brod namijenjen obavljanju tehničkih radova, a kao primjeri tih objekata navedeni su bager, dizalica i platforma za istraživanje i eksploataciju nafte (čl. 6., t. 11.).

Dakle, iako nemaju uobičajeni oblik broda, jer nisu ni konstruirani za efikasnu plovidbu, pokretne platforme kao tehnički plovidni objekti u našem se Zakonu smatraju brodovima.¹⁴

S obzirom da ZPUP pokretne platforme za istraživanje i iskorištavanje nafte smatra brodovima i ne donosi u vezi s njima posebne odredbe, na njih se primjenjuju iste pomorskopravne norme kao i na ostale brodove, kako

¹³ Iako se elementi pojma broda razlikuju u nacionalnim zakonodavstvima, međunarodnim konvencijama i u teoriji, element prisutan u gotovo svim definicijama broda jest namijenjenost plovidbi, s tim da se plovidba tumači na različite načine. Dok je po nekim zakonskim rješenjima i shvaćanjima teoretičara za ispunjenje ovoga zahtjeva dovoljna plovnost (npr. čl. 309 i 310 nizozemskoga Trgovackoga zakonika; G. Gidel, *Le droit international public de la mer, Le temps de paix*, Tome I, Chateauroux 1932., str. 65—66; R. Rodière, »Faut-il reviser la définition classique du navire?« *Il Diritto Marittimo* 1978., br. 2, str. 183), po drugima se plovidbom smatra samo prijevoz stvari i osoba vodenim putem (npr. čl. 1 belgijskoga zakona, J. Putzeys, *Droit des transports et droit maritime*, Antwerpen 1984., str. 51—52), a postoje i posredovna rješenja koja razlikuju brodove u užem smislu kojima je plovidba i prijevoz glavna namjena i brodove u širem smislu za koje je dovoljna plovnost (npr. B. Jakaša, *Udžbenik plovidbenog prava*, II. izdanje, Zagreb 1983., str. 68., u osnovi su ta rješenja dana u definicijama člana 6. Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi).

¹⁴ Jakaša, o.c. bilj. 13, str. 68.

domaće tako i međunarodne, tj. odredbe pomorskih konvencija kojih je Jugoslavija stranka.¹⁵

Od posebnih propisa za pokretne platforme i druge naprave za istraživanje i iskorištavanje podmorja postoje samo Pravila za gradnju pomorskih pokretnih objekata za bušenje Jugoslavenskoga registra brodova iz 1981. Ona sadrže odredbe o projektiranju, različitim uređajima i opremi pomorskih pokretnih objekata, zaštiti na radu, klasifikaciji itd.¹⁶

Zakoni o rudarstvu naših obalnih republika¹⁷ koji se odnose na kopnene i podmorske rudarske radove, ne sadrže odredbe koje bi se posebno odnosile na platforme i druge naprave za istraživanje i iskorištavanje morskoga dna i podzemlja.

3.2. Komparativno pravo

Od komparativnih pravnih sustava izložit ćemo relevantne odredbe i sudsku praksu zemalja koje imaju dugogodišnje iskustvo u istraživanju i iskorištavanju nafte i plina s podmorja i najrazvijeniju podmorsku rudarsku tehnologiju. To su u prvom redu neke obalne države Sjevernoga mora (Velika Britanija, Norveška, Njemačka, Nizozemska) te SAD i Kanada. Uz to ćemo navesti rješenja pravnih sustava susjedne Italije i Grčke.

U Velikoj Britaniji usvojeno je niz zakona i propisa koji se odnose specijalno na platforme i ostale naprave za istraživanje i iskorištavanje rudnih bogatstava podmorja.¹⁸ Njima je reguliran upis naprava koje obavljaju podmorske rudarske radove,¹⁹ sigurnost tih naprava,²⁰ kao i sigurnost

¹⁵ Naravno, neke odredbe po prirodi stvari neće doći u obzir, npr. o prijevozu stvari putnika i prtljage. O primjenjivosti nekih osnovnih pomorskopравnih instituta na pokretne platforme v. *infra* pod 4.

¹⁶ Za detaljnu analizu navedenih Pravila v. I. Grabovac, **Pravna problematika istraživanja i iskorištavanja podmorja s posebnim osvrtom na odgovornost za štetne posljedice**, Split 1983., str. 42—48.

¹⁷ To su Zakoni o rudarstvu SR Bosne i Hercegovine (**Službeni list** (dalje: Sl. l.) SR Bosne i Hercegovine, br. 4./1984.), SR Crne Gore (**Sl. l. SR Crne Gore**, br. 9./1985.), SR Hrvatske (**Narodne novine SR Hrvatske**, br. 19/1983.) i SR Slovenije (**Uradni list SR Slovenije**, br. 17/1975.).

¹⁸ Od prvorazrednoga značaja za problematiku kojom se bavimo je Zakon o rudarskim radovima (napravama za istraživanje i iskorištavanje morskoga dna i podzemlja) iz 1971., na osnovi kojega su doneseni brojni propisi koji detaljno razrađuju njegove osnovne odredbe. Tekst Zakona i pratećih propisa (koje navodimo u bilješcima koje slijede) v. u zbirci **Oil and Gas Law: The North Sea Exploitation**, ed. by K. R. Simmonds, New York, London, Rim 1989, V.6.c.(i).

¹⁹ Prema Pravilima o upisu naprava za istraživanje i iskorištavanje podmorja iz 1972., sve takve naprave, pokretne i nepokretne, moraju se upisati u upisnik pri vladinom Odjelu za energetiku. Sustav upisa uspostavljen Pravilima iz 1972. bitno se razlikuje od sustava upisa brodova. Osim što se razlikuje nadležni organ (za brodove tj. za glavni upisnik brodova nadležno je Ministarstvo za transport), bitna je razlika u tome što naprave za obavljanje podmorskih rudarskih radova upisom ne stječu britansku državnu pripadnost. Upis je uvjet za dobivanje dozvole za obavljanje podmorskih rudarskih radova i obvezno se upisuje djelatnost koju će naprave obavljati kao i točno mjesto radova. Upis je obavezan i za plovne ob-

osoblja,²¹ nadzor i inspekcija od strane nadležnih organa,²² postupci u slučajevima opasnosti²³ itd. Navedenim propisima obuhvaćene su sve naprave — nepokretne i pokretne, uključujući brodove koji su i dok su uključeni u podmorske istraživačke i eksploatacijske radove.

Propisi Velike Britanije koji reguliraju navedena pitanja inspirirani su odgovarajućim rješenjima iz kopnenih rudarskih zakona, kao i pomorsko-pravnim odredbama. Uvažavanjem specifičnosti okruženja u kojem se obavlja podmorski rudarski radovi i naravi rizika kojima su platforme i ostale naprave izložene, pomorskopravne odredbe o upisu, sigurnosti broda i posade, nadzoru i inspekciji prilagođene su fizičkim karakteristikama naprava za istraživanje i iskorištavanje podmorja i osobitostima djelatnosti koje one obavljaju.

No, za niz odnosa i situacija koji se mogu očekivati u okviru djelatnosti na moru (npr. sudar, potonuće, spašavanje) kao ni za niz imovinskopravnih pitanja koja se pojavljuju tijekom iskorištavanja naprava za podmorske rudarske radove nisu doneseni posebni propisi kojima bi postojeće pomorsko-pravne odredbe bile prilagođene specifičnostima platformi i ostalih naprava niti su odredbe Merchant Shipping Acta neposredno protegnute na pokretne platforme i druge naprave.

Valja istaći da ni engleska sudska praksa ne daje odgovor na pitanje primjenljivosti pomorskopravnih odredaba na pokretne platforme i druge naprave: ne postoji ni jedna odluka engleskih sudova o tome da li definicija broda iz člana 742. Merchant Shipping Acta iz 1894.²⁴ obuhvaća i pokretne platforme i druge naprave koje obavljaju podmorske rudarske radove. Stoga je primjenljivost pomorskopravnih instituta na pokretne platforme i druge naprave za istraživanje i iskorištavanje morskoga dna i podzemlja za sada otvoreno pitanje. Na temelju slučajeva u kojima su engleski sudovi razmatrali pitanje statusa različitih objekata na moru, tj. treba li ih smatrati brodovima u smislu Merchant Shipping Acta²⁵ ne može se sa sigurnošću tvrditi

jekte koji su već upisani u britanski upisnik brodova, kao i za strane brodove i druge plovne objekte koji obavljaju istraživačke i eksploatacijske radove na morskom dnu pod jurisdikcijom Velike Britanije, isp. F. J. J. Caldwell, »Legal Aspects of Safety of Offshore Installations«, **Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly** (dalje LMCLQ), 1977., br. 2, str. 54.

²⁰ Pravila o gradnji i nadzoru naprava za istraživanje i iskorištavanje podmorja iz 1974. propisuju minimalne sigurnosne standarde za nacrt i gradnju naprava i uređaja na njima, određuju nadležne nadzorne i inspeksijske organe i reguliraju izdavanje isprava o sigurnosti naprava za podmorske rudarske radove.

²¹ O pitanjima sigurnosti osoblja doneseni su brojni propisi, npr. Pravila o zaštiti pri obavljanju radova, zdravstvenim i životnim uvjetima iz 1976., Pravila o opremi za spašavanje iz 1977. i 1981., Pravila o postupcima u slučaju nezgode iz 1973. itd.

²² O tome v. Pravila o nadzoru i inspekciji iz 1973.

²³ V. Pravila o postupcima u slučaju opasnosti iz 1976.

²⁴ Prema toj definiciji brod uključuje svaki plovni objekt (»vessel«) koji se upotrebljava za plovidbu i koji nije na pogon veslima.

²⁵ To se pitanje postavilo za najrazličitije objekte na moru: brod-spremište za ugljen, svjetleću plutaču, teglenicu za jaružanje i odvoz mulja i šljunka, ponton, hidrozrakoplov itd. Uzimajući u obzir fizičke karakteristike platformi i drugih

kakvu bi odluku sud donio u pogledu pokretnih platformi i drugih naprava za podmorske rudarske radove.²⁶ Tim više što bi rješidba suda bila uvelike uvjetovana konkretnim okolnostima slučaja.²⁷

Ni u *K a n a d i* nije riješeno pitanje pravnoga statusa platformi i drugih naprava za istraživanje i iskorištavanje morskoga dna i podzemlja. Sigurnost platformi i osoblja na njima regulirana je propisima o rudarskim radovima²⁸ i propisima o gradnji i opremi pokretnih naprava za bušenje morskoga dna koji su doneseni na osnovi *Canada Shipping Acta* iz 1970.²⁹ Uz to, propisi *Canada Shipping Acta* o nadzoru, inspekciji i izdavanju svjedodžbi o sigurnosti broda, te o upisu brodova primjenjuju se i na pokretne platforme i druge

naprava koje obavljaju podmorske rudarske radove, karakter samih radova i način na koji se oni obavljaju, čini nam se da bi valjalo istaći dvije rješidbe. U prvooj od njih, donesenoj u slučaju *Merchants' Marine Insurance Co. Ltd. v. North of England Protecting & Indemnity Association* (*Lloyd's Law Reports*, dalje: LLR, 1926., str. 446) sud je smatrao da ponton s dizalicom nije brod. Radilo se o pokretnom pontonu s posadom, koji je bio uglavnom usidren na obali gdje je dizalica koja je bila trajno položena na njega služila za iskrcavanje teških tereta s brodova. Obrazlažući svoju odluku da se ne radi o brodu, sud je istakao da su prilagođenost za plovidbu i stvarna upotreba u tu svrhu bitne karakteristike broda. Iako je ponton o kojem se radilo bio potpuno sposoban za kretanje morem i premda je bio mican s vremena na vrijeme kako bi mogao na drugom mjestu služiti podizanju tereta s brodova, to kretanje je sud smatrao »iznimkom u njegovoj karijeri, a ne pravilom« (*ibid.*, str. 447.). Naprotiv, u slučaju *Marine Craft Constructors Ltd v. Erland Blomquist (Engineers) Ltd* (LLR 1953., str. 514.) sud je smatrao ponton brodom. Radilo se o pontonu koji je iznajmljen radi prijenosa rotirajuće baze dizalice i koji je oštećen tokom tegljenja. Sud je držao da je ponton u vrijeme tegljenja bio brod, s obzirom da je služio za prijevoz dijela dizalice i da je upravo u tu svrhu i iznajmljen.

²⁶ Tako i *Summerskill, o.c.*, bilj. 3, str. 84; Naprotiv, *Spicer* na temelju analize dosadašnjih slučajeva u kojima su engleski sudovi razmatrali pitanje primjenjivosti definicije broda iz čl. 742. *Merchant Shipping Acta* iz 1894. na različite objekte na moru zaključuje da se pokretne platforme i druge naprave (s mogućom iznimkom platforme s pomičnim nogarima) mogu smatrati brodovima, v. *W. W. Spicer, »Some Admiralty Law Issues in Canadian Offshore Oil and Gas Development«*, *LMCLQ* 1982., br. 1, str. 9. No, čini se da je autor već i prije pregleda relevantnih slučajeva iz engleske sudske prakse stvorio taj zaključak te stoga previdio rješidbe koje su ga morale navesti da opreznije zaključuje. Jer, kako inače objasniti da autor u svom prikazu relevantnih slučajeva iz engleske sudske prakse (*ibid.*, str. 6—9) ne navodi odluku u slučaju *Merchants' Marine Insurance Co. Ltd v. North of England Protecting & Indemnity Association* (v. bilj. 25).

²⁷ Na primjeru pontona (v. bilj. 25) vidjeli smo od kakve su važnosti za sud bile okolnosti konkretnoga slučaja. Dakle, ne samo fizičke karakteristike objekta u pitanju i njegova osnovna namjena, nego i specifične okolnosti u kojima se zatekne mogu utjecati na pravnu kvalifikaciju.

²⁸ Pravila o bušenju u potrazi za naftom i plinom, usvojena 1979., izmijenjena i dopunjena 1982., odnose se na sve rudarske radove koji uključuju bušenja, kopnena i podmorska. Odredbama koje se posebno odnose na naprave za bušenje morskoga dna propisani su osnovni zahtjevi u pogledu izgradnje tih naprava, obvezna oprema koju one moraju imati, radi sigurnoga odvijanja operacija, predviđeni su postupci i oprema za slučajevne opasnosti, obvezna osoblja itd.

²⁹ Na osnovi člana 370. st. 2. *Canada Shipping Acta* koji ovlašćuje na donošenje posebnih pravila u pogledu gradnje i opreme »neuoobičajenih objekata« na moru, usvojeni su 1984. Privremeni standardi o pokretnim napravama za bušenje morskoga dna.

naprave za podmorske rudarske radove.³⁰ Ostale se odredbe Canada Shipping Acta ne primjenjuju na pokretne platforme i druge naprave za istraživanje i iskorištavanje podmorja, niti se kanadska sudska praksa izjasnila o pitanju da li definicija broda iz člana 2. Canada Shipping Acta³¹ obuhvaća i te naprave.³²

Za razliku od engleskih i kanadskih sudova, američki sudovi u nizu su slučajeva razmatrali pravni status naprava za podmorske rudarske radove. U većini slučajeva sudovi su pokretne naprave za bušenje morskoga dna smatrali brodovima, te su na njih primjenjivali odredbe pomorskoga prava.³³ No, postojanje i suprotnih rješenja³⁴ ne dopušta zaključak o jedinstvenom stavu američke sudske prakse o pravnom statusu pokretnih naprava za podmorske rudarske radove. Posebno je stanje što se tiče odgovornosti za zagađivanje. Odredbe novoga američkoga saveznoga Zakona o zagađivanju naftom (Oil Pollution Act) od 18. kolovoza 1990. koje reguliraju odgovornosti za zagađivanje³⁵ odnose se na »klasične« brodove, naprave za podmorske ru-

³⁰ Ovi se propisi u praksi primjenjuju na pokretne platforme i ostale naprave iako Canada Shipping Act ne sadrži izričitu odredbu u tom smislu, isp. Yoder, o.c., bilj. 12, str. 36., 48., 54.

³¹ Ta je definicija identična onoj iz člana 742. britanskoga Merchant Shipping Acta (v. bilj. 24).

³² Iako se neposredno ne odnosi na pitanje da li pokretne naprave za bušenje morskoga dna treba smatrati brodovima u smislu Canada Shipping Acta, za materiju kojom se bavimo, čini nam se od prvorazrednog značaja odluka kanadskog Saveznog suda u slučaju **Dome Petroleum Ltd. v. N. Bunker Hunt (Federal Court Decisions 1978., br. 1, str. 11.)** u kojem se postavilo pitanje nadležnosti Saveznoga suda u sporu iz ugovora o bušenju podmorskoga okna. Sud je smatrao da takav ugovor ne ulazi u okvir »plovidbe i prijevoza« te da on za spor nije nadležan. Iako je ugovorom bilo predviđeno da se operacije bušenja obavljaju s broda za bušenje, sama ta činjenica nije bila dovoljna za zasnivanje nadležnosti Saveznoga suda. Sud je brod smatrao samo dijelom (»tehnološkim pripadkom«) sustava za bušenje i istaknuo da brod mora biti nepomičan dok kao dio postrojenja obavlja svoju glavnu funkciju, tj. bušenje morskoga dna. Ujedno je naglasio da je plovidba između različitih mjesta bušenja posve sporedna u obavljanju njegove glavne funkcije. Valja istaći da je ova odluka bila oštro kritizirana od dijela kanadske doktrine koji zastupa mišljenje da pokretne naprave za bušenje treba smatrati brodovima, v. Spicer, o.c., bilj. 26., str. 10-11; isp. i Yoder, o.c., bilj. 12., str. 31.

³³ Npr., u sporu **Offshore Co. and Fidelity and Casualty Co. of New York v. Robison, (American Maritime Cases, dalje: A. M. C., 1959., str. 2049.)** sud je smatrao pokretnu napravu s pomičnim nogarima brodom, istaknuvši da brodom treba smatrati i pokretne objekte sa specijalnom svrhom koji se uobičajeno ne upotrebljavaju za transport, ali koji su konstruirani da plutaju na vodi; u slučaju **Producers Drilling Co. et al. v. Gray (A.M.C. 1966., str. 1260)** sud je smatrao brodom i uronjivu platformu koja je počivala na morskom dnu za vrijeme operacija bušenja; u slučaju **A-1 industries Inc. v. Barge Rig No. 2 et al. (A.M.C. 1979., str. 1486)** sud je smatrao brodom teglenicu za bušenje navodeći da pojam broda uključuje sve objekte koji se mogu koristiti kao sredstvo za prijevoz morem.

³⁴ Npr., u slučaju **Dresser Industries v. Fidelity & Casualty Co. of New York iz 1978.** sud je smatrao pokretnu platformu s pomičnim nogarima nepokretnim objektom, a ne brodom, cit. prema J. M. West, »The Ixtoc I Oil Spill Litigation: Jurisdictional Disputes at the Treshold of Transnational Pollution Responsibility«, **Texas International Law Journal 1981., vol. 16, br. 1, str. 499.**

³⁵ Osim o odgovornosti za zagađivanje naftom, Zakon sadrži odredbe o sprečavanju zagađivanja, otklanjanju nastalog zagađenja te izmjenama postojećih saveznih zakona koji reguliraju materiju zagađivanja.

darske radove (pokretne i nepokretne), naprave na kopnu koje se upotrebljavaju za istraživanje, bušenje, proizvodnju, uskladištavanje i preradu nafte, te na naftovode. Dakle, što se tiče odgovornosti za zagađivanje jednako se tretiraju — osim u pogledu limita odgovornosti³⁶ — brodovi i navedene naprave.

U pravu SR Njemačke nije zakonom riješeno pitanje da li su pokretne platforme brodovi³⁷ niti su u pogledu platformi i drugih naprava za istraživanje i iskorištavanje podmorja usvojena posebna pravila kojima bi bio ustanovljen njihov »nezavisni« pravni status.

Usprkos nedostatku izričitih odredaba i podijeljenosti doktrine o pitanju da li su pokretne platforme i druge naprave za podmorske rudarske radove brodovi,³⁸ na njih se u praksi primjenjuju mnoge pomorskopravne odredbe. Izdaju im se svjedodžbe o tonaži,³⁹ klasi⁴⁰ i sigurnosti i upisuju se u upisnike pomorskih brodova. Upis ima značajne posljedice: osim što njime platforme dobivaju njemačku državnu pripadnost, na njih se nakon upisa primjenjuju i posebni propisi o stvarnim pravima i izvršenju sudskih odluka koji se primjenjuju na upisane pomorske brodove.⁴¹

³⁶ Dok je za brodove kao osnovica za ograničenje odgovornosti za zagađivanje propisana određena svota po bruto tonaži broda, za ostale je naprave određen fiksni iznos. Tako je odgovornost poduzetnika naprava za podmorske rudarske radove ograničena na 75 milijuna US dolara (uz troškove otklanjanja zagađenja), bez obzira na veličinu naprave. No, poseban je tretman pokretnih naprava za bušenje morskoga dna: na njih se primjenjuju limiti određeni za tankere ako troškovi otklanjanja zagađenja i šteta ne premašuju granice odgovornosti za tanke-re; u protivnom se primjenjuje limit za naprave za podmorske rudarske radove, tj. 75 milijuna US dolara, uz troškove otklanjanja zagađenja, v. čl. 1004. Zakona.

³⁷ Treba istaći da u njemačkom pravu ne postoji zakonska definicija broda. Prema definiciji prihvaćenoj u doktrini i sudskoj praksi brod je plutajuće šuplje tijelo od ne sasvim zanemarive veličine (»nicht ganz unbedeutender Groesse«) koje je sposobno i namijenjeno da se pokreće ili bude pokretano na ili ispod vode i da pritom prenosi osobe i stvari, v. Schaps-Abraham, **Das Seerecht in der Bundesrepublik Deutschland**, Vierte Verlage, I Teil, Berlin — New York 1978., str. 69.

³⁸ Npr. Grebner smatra da pokretne platforme i druge naprave za bušenje morskoga dna nisu brodovi; no ističe da se na njih mogu primijeniti neke pomorskopravne odredbe za vrijeme dok se kreću s jednoga mjesta bušenja na drugo, v. R. Grebner, **Die Rechtsstellung der Bohrsinsel**, doktorska disertacija, Frankfurt 1970., str. 41. Slično i Puttfarken koji inzistira na različitom pravnom tretmanu ovih naprava za vrijeme dok stacionirane obavljaju operacije bušenja i dok su u pokretu, v. H. J. Puttfarken, »The Legal Status of Offshore Crafts as Ships«, **Deutsche Zivil-, kollisions- und wirtschaftsrechtliche Beitrage zum X. Internationalen kongress fur Rechtsvergleichung in Budapest 1978.**, Tuebingen 1978., str. 254., 258. Naprotiv, po Schaps-Abrahamu pokretne naprave za bušenje morskoga dna su brodovi i taj status ne gube ni za vrijeme dok su im nogari spušteni na morskog dna, v. Schaps-Abraham, o.c., bilj. 37, str. 69.

³⁹ Tu svjedodžbu im izdaje Savezni ured za baždarenje brodova.

⁴⁰ Svjedodžbe o klasi izdaju im se na temelju Pravila o izgradnji i nadzoru naprava na moru, koje je izradio Germanischer Lloyd, v. tekst Pravila u **Hansa 1977.**, str. 2116.

⁴¹ Isp. Puttfarken, o.c., bilj. 38, str. 257 i tamo citirani zakoni koji sadrže navedene odredbe.

Što se tiče odredaba o sudaru⁴² i sudska praksa i doktrina stoje na stajalištu da se te odredbe primjenjuju i na sudar broda s platformom i drugom napravom koja plovi, tj. koja je u pokretu.⁴³ No, mišljenja su podijeljena u pogledu primjenljivosti odredaba o sudaru u slučaju sraza broda s platformom ili drugom napravom koja je stacionirana na mjestu gdje obavlja podmorske rudarske radove.⁴⁴ Ni najnovijim izmjenama njemačkoga pomorsko-ga prava obavljenima 1986. godine nije riješeno pitanje pravnoga statusa platformi.⁴⁵

Ni u nizozemskom pravu nije riješeno pitanje pravnoga statusa platformi i drugih naprava za istraživanje i iskorištavanje morskoga dna i podzemlja. S obzirom da nema izričite odredbe ni sudske odluke koja bi se odnosila na pitanje da li definicija broda iz Trgovačkoga zakonika iz 1838.⁴⁶ obuhvaća i platforme i druge naprave za podmorske rudarske radove, nije riješeno ni pitanje primjenljivosti na te naprave pomorskopravnih odredaba sadržanih u Trgovačkom zakoniku. Jedina iznimka su odredbe o sudaru budući da član 544., stav 1. Trgovačkoga zakonika određuje da se te odredbe primjenjuju i u slučaju sudara brodova i u slučaju sraza broda s bilo kojim pokretnim ili nepokretnim objektom.

S druge strane, pokretne platforme se smatraju brodovima u svrhe pomorskoga upravnoga prava te se na njih primjenjuju propisi o upisu brodova u Nizozemski upisnik brodova.⁴⁷ To ima značajnu posljedicu. Naime, upisom se otvara mogućnost zasnivanja hipoteke na upisanim pokretnim platformama.⁴⁸

⁴² Te su odredbe sadržane u čl. 734. et seq. njemačkoga Trgovačkoga zakonika iz 1897. One su unijete u Zakonik godine 1913. i predstavljaju recepciju u njemačko pravo Bruxelleske konvencije za izjednačenje nekih pravila o sudaru brodova iz 1910., *ibid.*, str. 259.

⁴³ Isp. Puttfarken, *o.c.*, bilj. 38, str. 259; Schaps-Abraham, *o.c.*, bilj. 37, II Teil, str. 1223 i tamo navedene sudske odluke. Suprotno mišljenje zastupa Grebner, *o.c.*, bilj. 38, str. 64.

⁴⁴ Dok su po Schaps-Abrahamu i u tom slučaju treba primijeniti odredbe o sudaru, v. Schaps-Abraham, *o.c.*, bilj. 37, II Teil, str. 1223., ostali autori zastupaju protivno mišljenje, isp. Grebner, *o.c.*, bilj. 38, str. 64., Puttfarken, *o.c.*, bilj. 38, str. 259.

⁴⁵ O najnovijim izmjenama njemačkoga pomorskoga prava v. I. Grabovac, »Nova reforma pomorskoga prava u Saveznoj Republici Njemačkoj«, **Uporedno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja 1988.**, br. 3—4 (119—120), str. 357—362.

⁴⁶ Čl. 309. Trgovačkoga zakonika sadrži široku definiciju broda: brodom se smatraju sve naprave koje se kreću po vodi bez obzira na vrstu i karakteristike. Čl. 310. definira pomorski brod kao svaki brod koji se upotrebljava za kretanje morem ili je namijenjen toj svrsi. S obzirom na navedene široke i zapravo neodređene definicije broda, nizozemski su sudovi različite objekte na moru smatrali brodovima u smislu člana 309., tako npr. plutajuću stambenu kuću (odluka Nizozemskoga Kasacijskoga suda od 8. lipnja 1955., **Nederlandse Jurisprudentie**, dalje: N.J., 1957., str. 67.), jaružara, (odluka Nizozemskoga Kasacijskoga suda od 23. prosinca 1955., N.J. 1956., str. 271.), plutajuću napravu za prijevoz kesona (odluka Okružnoga suda u Rotterdamu od 21. svibnja 1975., **Shep & Schade 1975.**, str. 78).

⁴⁷ V. A. Korthals Altes, »Legal Status of craft at sea. Their present position according to Dutch law«, **Netherlands Reports to the Tenth International Congress of Comparative Law, Budapest 1978.**, Deventer 1978., str. 173—182.

⁴⁸ *Ibid.*

Treba istaći da su u toku značajne izmjene nizozemskoga pomorskoga prava. Dok je glavnina pomorskopravnih propisa sada sadržana u Trgovačkom zakoniku, izmijenjene i dopunjene odredbe o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi i prijevozu postat će dijelom Građanskoga zakonika. Njihovim stupanjem na snagu riješit će se i pitanje pravnoga statusa platformi. Naime, u predloženim se izmjenama i dopunama definicije broda izričito određuje da se i pokretne platforme za bušenje morskoga dna smatraju brodovima.⁴⁹ Kako bi se do kraja izbjegle nejasnoće u pogledu pravnoga statusa tih naprava, izričito se određuje da se platforma za bušenje smatra brodom i dok je privremeno polegnuta na morsko dno; ona gubi to svojstvo tek kad se trajno pričvrsti na morsko dno.⁵⁰

U norveškom pravu na naprave za istraživanje i iskorištavanje nafte i plina iz podmorja primjenjuju se zakoni i propisi kojima se reguliraju podmorski rudarski radovi⁵¹, kao i odredbe Pomorskoga zakonika iz 1893.

Zakoni i propisi posvećeni podmorskim rudarskim radovima reguliraju sigurnost naprava i osoblja na njima, nadzor i inspekciju, upis te odgovornost za štete od zagađivanja naftom. Ovi se zakoni i propisi primjenjuju na sve naprave — nepokretne i pokretne, uključujući brodove — koji obavljaju i dok obavljaju djelatnost istraživanja i iskorištavanja nafte i plina s podmorja,⁵² s tim da izričito ističu da se ne primjenjuju na naprave u pokretu.⁵³

S druge strane, čl. 371. Pomorskoga zakonika određuje da se pokretne platforme i slične naprave za podmorske rudarske radove imaju smatrati brodovima u pogledu primjene odredaba o sudaru, spašavanju, zaustavljanju, hipoteci i privilegijima te ograničenju odgovornosti. No, uvažavajući specifičnosti ovih naprava, neke se odredbe modificiraju, a neke potpuno isključuju. Tako npr. Zakonik ustanovljuje posebne limite odgovornosti za potra-

⁴⁹ V. Nacrt članka 8.1.1.1. (buduća Knjiga VIII. Građanskoga zakonika), *Aanvullig van de boeken 3, 6 en 8 nieuw BW*, Tweede Kamer der Staten General, Vergaderjaar 1988.—1989., str. 28.

⁵⁰ *Ibid.* No, izgleda da ni izmijenjeno zakonodavstvo neće biti sasvim dosljedno. Naime, Nizozemska je ratificirala Konvenciju o ograničenju odgovornosti za pomorska potraživanja iz 1976. i njene odredbe uklopila u član 740., a-g, Trgovačkoga zakonika, koji je stupio na snagu 1. rujna 1990. Za svrhe tih odredaba platforma za istraživanje i iskorištavanje morskoga dna i podzemlja neće se smatrati brodom za vrijeme dok stacionirana obavlja podmorske rudarske radove. Osim što se time odstupa od načelnoga stava izraženoga u nacrtu člana 8.1.1.1. Građanskoga zakonika, ovom se odredbom proširuje primjena Konvencije iz 1976. i na pokretne platforme dok plove, koje su inače članom 15., st. 5. — i dok plove i dok su stacionirane — isključene iz područja primjene Konvencije. O razlozima koji su naveli nizozemskoga zakonodavca na ovakvo rješenje v. više *infra* pod 4 i bilj. 91.

⁵¹ Osnovne odredbe o ovim napravama sadržane su u Zakonu o istraživanju i iskorištavanju nafte i plina iz 1985. te na osnovi njega donesenim Pravilima o naftnom upisniku i Pravilima o sigurnosti pri istraživanju, istraživačkom bušenju i vađenju nafte i plina, oba iz 1985. Tekst Zakona i Pravila v. u zbirci *Oil and Gas Law...*, o.c., bilj. 18, V,c,viii,ix,xiii.

⁵² Čl. 1., st. 1. Zakona o istraživanju i iskorištavanju nafte i plina i čl. 1., st. 6. Pravila o naftnom upisniku.

⁵³ Čl. 1., st. 1. Zakona o istraživanju i iskorištavanju nafte i plina.

živanja u vezi s ovim napravama,⁵⁴ određuje da se odredbe o privilegijima ne odnose na potraživanja s naslova naknade štete od zagađivanja, zbog istraživanja i iskorištavanja podmorja,⁵⁵ isključuje primjenu svojih odredaba o odgovornosti za zagađivanje naftom.⁵⁶

Iako ni u norveškom pravu nisu riješena neka sporna pitanja u vezi primjene određenih pomorskopравnih odredaba na pokretne platforme i druge naprave za podmorske rudarske radove,⁵⁷ nema sumnje da je Norveška, jedina od obalnih država Sjevernoga mora, riješila pravni status ovih naprava uvažavanjem, uz sličnosti s brodovima, i njihovih specifičnosti, odnosno osobitosti djelatnosti koju obavljaju.

Ovaj komparativni prikaz zaključili bismo rješenjima susjedne Italije i Grčke.

Talijanski Plovidbeni zakonik iz 1942. određuje brod kao napravu namijenjenu transportu na vodi, također radi tegljenja, ribolova, zabave itd. (čl. 136., st. 1). Osim na brodove, odredbe Zakonika primjenjuju se, ako nije drukčije određeno, i na pokretne plutajuće naprave (»galleggianti mobili») koje se upotrebljavaju za bilo koju djelatnost povezanu s plovidbom ili prometom morem ili unutrašnjim vodama (čl. 136., st. 3). Iako u teoriji postoje mišljenja da pod pokretnim plutajućim napravama treba smatrati samo plovne objekte koji se upotrebljavaju za različite tehničke radove u vezi s iskorištavanjem brodova (npr. za izgradnju i održavanje luka, podizanje tereta i sl.),⁵⁸ to restriktivno tumačenje u praksi nije prihvaćeno, barem što se tiče primjene propisa pomorskoga upravnoga prava. Naime, na pokretne platforme primjenjuju se odredbe Plovidbenoga zakonika upravnoga karaktera koje se odnose na pokretne plutajuće naprave: one se upisuju u Upisnik malih brodova i plutajućih naprava, Talijanski pomorski registar izdaje im svjedodžbe o tonaži i klasi, nakon upisa dobivaju talijansku državnu pripadnost.⁵⁹ Upisom se također otvara mogućnost zasnivanja hipoteke na pokretnim platformama.⁶⁰

Što se tiče primjene ostalih odredaba Plovidbenoga zakonika na pokretne platforme, mišljenja talijanske doktrine su podijeljena zbog različita tu-

⁵⁴ Čl. 371., st. 2., t. 2.

⁵⁵ Čl. 371., st. 2., t. 3.

⁵⁶ Čl. 371., st. 2., t. 4. Posebne odredbe o odgovornosti za zagađivanje zbog istraživanja i iskorištavanja nafte i plina s podmorja sadržane su u Glavi V. (čl. 37.—44.) Zakona o istraživanju i iskorištavanju nafte i plina.

⁵⁷ Npr. primjenljivost odredaba o spašavanju, sudaru, zajedničkoj havariji na pokretne platforme, dok stacionirane obavljaju bušenje morskoga dna, v. *infra* pod 4.

⁵⁸ V. npr. S. Lazzaro, *Il regime giuridico dei mezzi di ricerca o sfruttamento che operano in mare*, Piacenza 1956., str. 34.—36.; A. Xerri, *Problemi giuridici relativi alle piattaforme di perforazione in mare*, Rim 1983., str. 10.—13., 38 et seq.

⁵⁹ Isp. S. Ferrarini, »Le statut des engins flottants opérant en mer autres que les navires«, *Italian National Reports to the 10 th International Congress of Comparative Law in Budapest*, 1978., str. 380—381; Xerri, *o.c.*, bilj. 58, str. 29—30.

⁶⁰ V. Ferrarini, *o.c.*, bilj. 59, str. 381.

mačenja odredaba Dekreta Predsjednika Republike broj 886 iz 1979.⁶¹ Taj dekret, koji regulira djelatnosti istraživanja i iskorištavanja nafte i plina s podmorja pod talijanskom jurisdikcijom, određuje da su pokretne platforme, dok plove, izjednačene s brodovima i da se na njih imaju primjenjivati odredbe Plovidbenoga zakonika i ostali zakoni i propisi koji uređuju pomorsku plovidbu (čl. 9., st. 1.). Imajući u vidu tu odredbu, dio talijanskih teoretičara pomorskoga prava smatra da na pokretne platforme treba primjenjivati sve odredbe Plovidbenoga zakonika,⁶² dok drugi prihvaćaju primjenu odredaba o plovidbenim nezgodama, a u pogledu ostalih odredaba, imajući u vidu specifičnosti pokretnih platformi, ističu potrebu donošenja posebnih propisa, odnosno modifikaciju odredaba Plovidbenoga zakonika.⁶³

Grčki Zakonik pomorskoga privatnoga prava iz 1958. razlikuje brodove i ostale plutajuće naprave. Brodom se smatraju sve naprave konkvavnoga oblika kojih je neto tonaža najmanje deset tona, koji su namijenjeni plovidbi morem i koji imaju vlastiti pogon (član 1., st. 1.).

S obzirom na ovu dosta usku definiciju broda, kategorija »ostalih plutajućih naprava« obuhvaća niz objekata na moru: od čamaca, jahti, teglenica, riječnih brodova do različitih naprava za podmorske rudarske radove. Na plutajuće naprave koje se ne smatraju brodovima, primjenjuju se samo neke odredbe Zakonika i to one koje se odnose na zapovjednika i posadu, zakup, prijenos vlasništva, sudar, spašavanje i pružanje pomoći na moru te pomorsko osiguranje (član 2., st. 2.).⁶⁴

Za razliku od Zakonika pomorskoga privatnoga prava, Zakon o podmorskim rudarskim radovima iz 1974. pokretne platforme za bušenje, kojih je istisnina veća od 5000 tona, smatra brodovima i određuje da se na njih primjenjuju sve odredbe koje se odnose na brodove, osim onih koje se tiču zapovjednika i posade. Uz primjenu odredaba pomorskoga privatnoga prava, Zakon o podmorskim rudarskim radovima iz 1974. određuje da se na pokretne platforme za bušenje primjenjuju i odredbe pomorskoga upravnoga prava sadržane u Zakoniku pomorskoga javnoga prava.⁶⁵

⁶¹ V. tekstu *Gazzetta Ufficiale*, br. 114 od 26. travnja 1980., Supplemento ordinario br. 1, str. 3.

⁶² Npr. S. Ferrarini, »Il regime delle costruzioni galleggianti operanti in mare, diverse dalle navi«, *Rivista di diritto commerciale* 1979., br. 1, str. 56, et seq.

⁶³ Npr. P. Spasiano, »Uso del mare, navigazione, e trasporti, diritto marittimo della navigazione e dei trasporti, *Rivista di diritto civile* 1982., str. 723. et seq.; Xerri, o.c., bilj. 58, str. 45—54 et seq.

⁶⁴ U pogledu plutajućih naprava koje se ne smatraju brodovima, ostaju izvan primjene odredbe Zakonika koje se odnose na vlasništvo broda, odgovornost vlasnika broda, hipoteke i privilegije, zaustavljenje i izvršenje na brodovima te zajedničke havarije.

⁶⁵ Tim se Zakonikom regulira upis brodova, brodske isprave i sigurnost brodova. Za detaljniju analizu odredaba Zakonika pomorskoga privatnoga prava, Zakonika pomorskoga javnoga prava i Zakona o podmorskim rudarskim radovima koje su značajne za pravni status pokretnih naprava za istraživanje i iskorištavanje morskoga dna i podzemlja u grčkom pravu, v. J. G. Schinas, »L'engin flottant, un concept particulier au droit grec«, *Le droit maritime français*, dalje: DMF, 1980., br. 373., str. 45.—59.

Iz komparativnoga prikaza vidjeli smo da, usprkos tendenciji primjene nekih pomorskopravnih odredaba na pokretne platforme i druge naprave za istraživanje morskoga dna i podzemlja, većina razmotrenih pravnih sustava ipak oklijeva izričito ih proglasiti brodovima i na njih primjenjivati iste odredbe kao i na brodove, te je u tom smislu jugoslavensko pravo jedno od rijetkih iznimaka.

Razlog toga oklijevanja vjerojatno je u činjenici da između brodova i pokretnih naprava za podmorske rudarske radove, uz određene sličnosti postoje i značajne razlike. A pomorsko pravo oduvijek je u svom središtu imalo brod s njegovim fizičkim osobinama i s njegovom osnovnom namjenom — plovidbom i prijevozom.

Osnovna djelatnost, koju pokretne platforme i druge naprave obavljaju, jest bušenje morskoga dna u potrazi za naftom i plinom. Dok obavljaju ovu svoju osnovnu djelatnost, one moraju biti stacionirane, dakle gube svojstvo plovnosti i plutaju nad mjestom bušenja. Neke od njih, ne samo da gube svojstvo plovnosti nego čak prestaju biti i plutajuće naprave jer mogu obavljati bušenje samo nogarima oslonjene ili pričvršćene za morsko dno. S obzirom da su podmorski rudarski radovi osnovna djelatnost i glavna namjena ovih naprava, one glavninu vremena provode stacionirane na mjestu bušenja i pokreću se samo iznimno i to radi odlaska na novu lokaciju bušenja.

S druge strane, djelujući u morskom okružju, pokretne platforme i druge naprave za podmorske rudarske radove dolaze u slične situacije kao i brodovi. Istraživački i eksploatacijski radovi odvijaju se na moru i ove su naprave ne samo kada se kreću morem nego u određenoj mjeri i dok nepomične obavljaju podmorske rudarske radove izložene istim rizicima mora kao i brodovi. Tu prvenstveno imamo na umu mogućnost tipičnih nezgoda na moru (sudara, potonuća itd.).

Uz te zajedničke rizike koji proizlaze iz istoga okružja u kojem i pokretne naprave za podmorske rudarske radove i brodovi obavljaju svoju djelatnost, postoje i specifični rizici vezani uz istraživanje i iskorištavanje podmorja, prvenstveno uz bušenje morskoga dna. Naime, operaciji bušenja inherentna je opasnost od erupcije iz okna odnosno eksplozije koja se ne može sasvim ukloniti ni uz najbolju danas dostupnu tehnologiju i najveću pažnju osoblja. Uz mogućnost zagađivanja nesagledivih razmjera, erupcija praćena eksplozijom i požarom može izazvati i druge materijalne štete kao i smrt i tjelesne povrede.

Dakle, uz sličnosti, nesporne su i razlike između brodova i pokretnih naprava za podmorske rudarske radove.

Zajedničko je za obe kategorije da se radi o objektima velike vrijednosti, s posadom, koji djeluju u morskom okružju i izloženi su rizicima vezanim uz to okružje.

S druge strane, osnovna djelatnost platformi i drugih naprava za podmorske rudarske radove posve je različita od djelatnosti brodova i uz nju su vezani i rizici koji nisu svojstveni djelatnosti brodova.

Prema tome, pravni status platformi i drugih naprava za podmorske rudarske radove treba riješiti polazeći od dvostruke prirode djelatnosti koju one obavljaju: glavne — rudarske i sporedne — nautičke, kao i okružje u kojem djeluju.

4. PRIMJENLJIVOST POMORSKOPRAVNIH ODREDBA NA POKRETNE PLATFORME I DRUGE NAPRAVE ZA ISTRAŽIVANJE I ISKORIŠTAVANJE MORSKOGA DNA I PODZEMLJA

U jugoslavenskom i većini pravnih sustava u kojima se pokretne platforme i druge naprave za istraživanje i iskorištavanje podmorja smatraju brodovima, na njih se primjenjuju iste pomorskopravne odredbe kao i na ostale brodove.⁶⁶ Iako se takvom rješenju — u usporedbi s pravnim sustavima koji »šute« o pravnom statusu ovih naprava — ne mogu poreći prednosti (u prvom redu pravna sigurnost i zadržavanje ovih naprava u okvirima pomorskoga prava), već i površan pregled osnovnih pomorskopравниh instituta otkriva nedostatke ovakva automatskoga protezanja »klasičnih« pomorskopравниh odredaba na pokretne platforme i druge naprave za podmorske rudarske radove. Naime, puko proširivanje primjene pomorskopравниh odredaba na pokretne platforme i druge naprave, bez izmjena i korekcija koje nalažu specifičnosti ovih naprava, ostavlja niz nejasnoća, neriješenih pitanja te nereguliranih ili neprimjereno reguliranih odnosa.

U nastavku teksta razmatramo primjenljivost, tj. primjerenost pomorskopравниh odredaba o plovidbenim nezgodama, hipoteci i privilegijima, te ograničenju odgovornosti na pokretne naprave za istraživanje i iskorištavanje morskoga dna i podzemlja.

Primjenom navedenih instituta na pokretne platforme i druge naprave za podmorske rudarske radove bavi se i Nacrt Konvencije o pokretnim napravama na moru usvojen na XXXI. skupštini Međunarodnoga pomorskoga odbora (CMI) u Rio de Janeiru 1977.⁶⁷ CMI je prišao izradi Nacrta polazeći od toga da se u mnogim pravnim sustavima pokretne platforme i druge naprave ne smatraju brodovima, te se na njih ne primjenjuju odredbe postojećih pomorskih konvencija niti su pogledu njih izrađena posebna pravila.⁶⁸ Stoga je, radi razjašnjenja pravnoga statusa pokretnih naprava za podmorske rudarske radove i ujednačenja pravila koja se primjenjuju na te naprave, odlučeno da se u okviru CMI-a izradi Nacrt Konvencije posvećene tim napravama koji će moći poslužiti kao osnova za daljnji rad na toj problematici u okviru Međunarodne pomorske organizacije (IMO) — tada još (do

⁶⁶ Od razmotrenih pravnih sustava jedino su u norveškom Pomorskom zakonu za pokretne platforme i druge naprave, koje se smatraju brodovima predviđene neke posebne odredbe.

⁶⁷ V. tekst u XXXI. st Conference of the Comité Maritime International, Rio de Janeiro 1977., **CMI Documentation II/1977.**, str. 116.—123.

⁶⁸ V. XXXIeme Conference Internationale du C.M.I., Rio de Janeiro du 25 au 30 septembre 1977., **CMI Documentation I/1977.**, str. 29.—30.; Introductory Report to the Legal Committee of IMCO from the Comité Maritime International, Draft Convention on Offshore Mobile Craft, **CMI Documentation III/1977.**, str. 174.—175.

1982.) Međuvladina pomorska savjetodavna organizacija (IMCO).⁶⁹ Pravni odbor IMO-a na svojem je 63. zasjedanju u srpnju 1990. u plan rada za 1992.—1993. stavio razmatranje navedenoga Nacrta.⁷⁰

Plovidbene nezgode

Dok plove, pokretne platforme i druge naprave za istraživanje i iskorištavanje morskoga dna i podzemlja izložene su istim rizicima kao i brodovi. Stoga nema razloga da se na njih, dok plove — i u onim pravnim sustavima u kojima se ne smatraju brodovima odnosno u kojima s brodovima nisu izjednačeni — ne primjenjuju pomorskopravne odredbe koje reguliraju plovidbene nezgode tj. odredbe o sudaru, spašavanju, vađenju potonulih stvari, zajedničkim havarijama i izvanugovornoj odgovornosti za smrt i tjelesne ozljede te zagađivanje okoline.

No, postavlja se pitanje da li su spomenute odredbe primjenjive i u kojoj mjeri na pokretne platforme dok su stacionirane na mjestu bušenja.

Naš ZPUP ne razlikuje navedene situacije iz čega valja zaključiti da se platforma smatra brodom i dok stacionirana obavlja bušenje te se odredbe Zakona primjenjuju jednako na pokretne platforme dok plove i dok su nepomične na mjestu bušenja.

Navedene situacije ne razlikuje ni Nacrt Konvencije CMI-a o pokretnim napravama na moru što nam se čini propustom instrumenta kojim se želi razjasniti pravni status pokretnih naprava za istraživanje i iskorištavanje podmorja. Naime, bez uvažavanja dvostruke prirode djelatnosti koju ove naprave obavljaju teško se može ocijeniti prikladnost pojedinih »klasičnih« pomorskopravnih odredaba za te naprave odnosno izraditi za njih odgovarajuća posebna pravila.

U pogledu instituta spašavanja, jednako tretirajući obje situacije, Nacrt Konvencije CMI-a o pokretnim napravama na moru određuje da odredbe međunarodnih konvencija koje se odnose na spašavanje na moru,⁷¹ ugovornice imaju primijeniti i na pokretne naprave za podmorske rudarske radove i kad ih u svom unutrašnjem pravu ne smatraju brodovima odnosno s njima ne izjednačuju (član 3).

⁶⁹ V. Introductory Report..., o.c., bilj. 68, str. 174., 188. Člankom 1. Nacrta pokretna naprava na moru (»offshore mobile craft«) definira se kao objekt na moru koji nije stalno pričvršćen za morsko dno, koji se može kretati ili biti pokretan dok pluta u ili na vodi, bez obzira je li povezan s morskim dnom za vrijeme operacija i koji se upotrebljava ili namjerava upotrebljavati za istraživanje, iskorištavanje, transport ili uskladištenje mineralnih bogatstava morskoga dna i podzemlja ili u pomoćnim aktivnostima.

⁷⁰ V. International Maritime Organization, Legal Committee — 63rd session, LEG 63/11, 13 July 1990.

⁷¹ Nacrt nabraja: Međunarodnu konvenciju o izjednačenju nekih pravila o pružanju pomoći i spašavanju na moru iz 1910. i Protokol uz tu Konvenciju iz 1967.

Ovakvo generalno protezanje odredaba o spašavanju na pokretne platforme i druge naprave ne vodi računa ni o specifičnosti tih naprava i djelatnosti koju one obavljaju niti o sadržaju samih odredaba o spašavanju.

Odredbe o aktivnoj dužnosti spašavanja teško da se mogu primijeniti na pokretne platforme stacionirane na mjestu bušenja koje su, ovisno o tipu, ili nogarima oslonjene na morsko dno ili se održavaju na mjestu pomoću brojnih teških sidara ili vijcima na trupu i uz to su opremom za bušenje povezane s morskim dnom, što sve onemogućuje promptno reagiranje i pokretanje.

S druge strane, često će potreba spašavanja biti izazvana nezgodom koja nije uzrokovana rizicima mora, nego je posljedica rizika karakterističnih za operacije bušenja (npr. eksplozija, požar, erupcija) i koja predstavlja opasnost i za brod koji stupi u područje na kojemu se obavljaju istraživački i eksploatacijski radovi. To je i jedan od razloga zbog kojega se oko tih područja ustanovljuju područja sigurnosti u koje brodovi koji nisu uključeni u podmorske rudarske djelatnosti nemaju pristupa. Osim toga, na području gdje se obavlja istraživanje i iskorištavanje morskoga dna i podzemlja redovito su prisutni i posebni brodovi⁷² kojih je namjena priskakanje u pomoć u slučajevima opasnosti i koji su posebno opremljeni u tu svrhu.

Međunarodna konvencija o spašavanju iz 1989. isključuje iz područja svoje primjene pričvršćene ili plutajuće platforme, te pokretne naprave za bušenje dok stacionirane obavljaju djelatnosti istraživanja i iskorištavanja morskoga dna i podzemlja (član 3.).⁷³ Imajući u vidu kompliciranu podmorsku rudarsku tehnologiju, te skupu i složenu opremu platformi i drugih naprava, smatralo se da bi spasitelj »izvana« (čak i profesionalni) koji nije upoznat sa specifičnostima naprava, njihove opreme i tehnologijom podmorskih radova mogao izazvati znatnu materijalnu štetu uređajima i napravama, te čak i štetu ili rizik od zagađivanja većih razmjera.⁷⁴ S druge strane, isticalo se da organizacija djelatnosti istraživanja i iskorištavanja podmorja, radi zaštite osoblja i sprečavanja šteta na skupim napravama i uređajima, kao i šteta od zagađivanja redovno predviđa i postupke u slučajevima opasnosti koji uključuju i specijalno uvježbane spasitelje i posebnu opremu.⁷⁵

⁷² Tzv. stand-by vessels.

⁷³ Do ovoga je isključenja došlo na prijedlog SAD-a koji je bio podržan od zemalja koje imaju najrazvijeniju podmorsku rudarsku tehnologiju, v. P. Stanković, »Nova međunarodna konvencija o spašavanju na moru«, **Naše more 1989.**, br. 3-4, str. 92.

⁷⁴ V. obrazloženje prijedloga SAD-a za isključenje iz područja primjene Konvencije pričvršćenih ili plutajućih platformi te pokretnih naprava za bušenje dok stacionirane obavljaju podmorske rudarske radove, **International Maritime Organization, International Conference on Salvage, LEG/CONF. 7/16, 15 February 1989.**, str. 2.

⁷⁵ **Ibid.** Kako osobitosti ovih naprava i djelatnosti koje one obavljaju zahtijeva posebna pravila o spašavanju, u okviru Međunarodne pomorske organizacije (IMO) u pripremi je konvencija koja treba ustanoviti poseban režim spašavanja za nepokretne platforme i pokretne platforme i druge naprave stacionirane na mjestu podmorskih rudarskih radova, v. E. Gold, »Marine Salvage: Towards a New Regime«, **Journal of Maritime Law and Commerce 1989.**, br. 4, str. 497.

U pogledu odredaba o sudaru postavlja se pitanje treba li sraz broda s pokretnom platformom stacioniranom na mjestu bušenja smatrati sudarom ili udarom?⁷⁶

Kao što smo naveli, u našem se ZPUP-u pokretna platforma smatra brodom i dok stacionirana obavlja bušenje, navedene dileme nema. Primjena odredaba o sudaru na sraz broda i stacionirane pokretne platforme opravdana je s obzirom da za pojam sudara tj. za ocjenu da li će se neki događaj smatrati sudarom, nije značajno da li su oba broda u trenutku sudara u pokretu ili samo jedan od njih plovi, a drugi je usidren ili su možda oba usidrena.⁷⁷ Ne čineći razliku između pokretne platforme dok plovi i dok je nepomična na mjestu bušenja, Nacrt Konvencije CMI-a o pokretnim napravama na moru određuje da ugovornice koje su vezane međunarodnim konvencijama posvećenima sudaru na moru⁷⁸ trebaju odredbe tih konvencija primjenjivati i na pokretne naprave za podmorske rudarske radove i kad ih u svom unutrašnjem pravu ne smatraju brodovima odnosno s njima ne izjednačuju (čl. 2.).

Kako zapravo nema praktične razlike između sraza broda s pokretnom platformom i drugom napravom koja je u trenutku nezgode bila stacionirana na mjestu bušenja i sraza broda s nepokretnom platformom tj. onom trajno vezanom za morsko dno, postoje mišljenja da bi odredbe o sudaru trebalo primjenjivati i na sraz broda s nepokretnom platformom.⁷⁹ U pravnim sustavima koji, kao naš, sraz broda s fiksnim objektima ne smatraju sudarom,⁸⁰ takvom bi se rješenju mogla prigovoriti nedosljednost. No, s druge strane, ne može se sasvim osporiti da primjena različitih pravila u slučaju sraza broda sa stacioniranom pokretnom platformom i u slučaju sraza bro-

⁷⁶ V. detaljnije o razlici između pojmova »sudara« i »udara« u našem i komparativnom pravu B. Jakaša, »Udar«, **Pomorska enciklopedija**, sv. 8, Zagreb 1989., str. 273.; H. Kačić, **Naknada štete u slučaju sudara pomorskih brodova**, Zagreb 1968., str. 28.—30. Isp. i »Collisions at Sea. Third Interim Report«, **The International Law Association, Report of the Sixtieth Conference held at Montreal, August 29th to September 4th, 1982.**, Montreal 1983., str. 143.—145.

⁷⁷ Isp. Kačić, **o.c.**, bilj. 76, str. 26; I. Kisić, »Sudar brodova«, **Pomorska enciklopedija**, sv. 7, Zagreb 1985., str. 584.

⁷⁸ Nacrt navodi: Međunarodnu konvenciju za izjednačenje nekih pravila o sudaru brodova iz 1910., Međunarodnu konvenciju za izjednačenje nekih pravila o krivičnoj nadležnosti za sudar i druge plovidbene nezgode iz 1952. te Međunarodnu konvenciju za izjednačenje nekih pravila o građanskoj nadležnosti za sudar iz 1952.

⁷⁹ Taj je stav bio izražen u norveškom (alternativnom) Nacrtu Konvencije o izjednačenju nekih pravila o napravama za podmorske rudarske radove prezentiranom na skupštini CMI-a u Rio de Janeiru 1977. (v. tekst u XXXIeme Conference... , **o.c.**, bilj. 68, str. 40—41). Shvaćanje o potrebi primjene odredaba o sudaru i na pričvršćene naprave za istraživanje i iskorištavanje podmorja prevladalo je i u Odboru za sudare na moru Udruženja za međunarodno pravo na sastanku u Montrealu 1982., isp. *Collisions at Sea, Third Interim Report...*, **o.c.**, bilj. 76, str. 143—145. Isp. i M. Remond-Gouilloud, »Quelques remarques sur le statut des installations pétrolières en mer«, **DMF 1977.**, br. 348, str. 741. Takva rješenja sadrže i čl. 544., st. 1 nizozemskoga Trgovačkoga zakonika i čl. 372., st. 2 norveškoga Pomorskoga zakonika.

⁸⁰ V. čl. 753. i čl. 837. ZPUP-a. Isp. i Jakaša, **o.c.**, bilj. 76, str. 273.

da s trajno pričvršćenom platformom i drugom napravom znači različito tretiranje u osnovi istih ili srodnih situacija.⁸¹

Što se tiče odredaba o zajedničkoj havariji smatramo da one nisu primjenjive na pokretne platforme dok su stacionirane na mjestu bušenja s obzirom da se tada ne može govoriti o »plovidbenom pothvatu«.⁸²

U pogledu odredaba o odgovornosti za štete od zagađivanja s brodova, valja istaći da one nisu primjerene za reguliranje odgovornosti za štetu od zagađivanja prouzročenoga podmorskim rudarskim radovima koji se obavljaju sa stacioniranih pokretnih platformi.

Kao što smo naveli, potpuno se razlikuje narav rizika: kod ovih je djelatnosti rizik zagađivanja vezan uz bušotinu tj. operaciju bušenja, a ne uz plovidbu, odnosno, napravu s koje se buši. Veličina platforme ili druge naprave za podmorske rudarske radove nije važna; dok je količina nafte koja može isteći u more s brodova ipak ograničena nosivošću tankera, iz podmorskih ležišta može isteći u more praktički neograničena količina nafte koja nije uvjetovana vrstom i veličinom platforme ili druge naprave.⁸³

Sve ove specifičnosti nalažu donošenje posebnih pravila o odgovornosti za štetu od zagađivanja zbog podmorskih rudarskih radova koja će obuhvatiti pitanja određivanja odgovorne osobe, temelja odgovornosti, limita odgovornosti, opsega naknade štete, obveznoga osiguranja i ostalih financijskih jamstava.⁸⁴

Nacrt Konvencije CMI-a o pokretnim napravama na moru ne bavi se pitanjem odgovornosti za štete od zagađivanja koje potječe izravno od istraživanja i iskorištavanja morskoga dna i podzemlja, s obzirom da su se sva nacionalna udruženja u sastavu CMI-a složila da ta problematika zahtijeva donošenje posebne konvencije.⁸⁵ Nacrt jedino određuje da na odgovornost za istjecanje ili izbacivanje nafte (ulja) koja se nalazi na napravi za podmorske rudarske radove, ugovorne koje su vezane Međunarodnom konvencijom o odgovornosti za štetu prouzročenu zagađivanjem naftom (uljem) iz 1969., trebaju primijeniti njene odredbe, ali samo u nedostatku primjerenijih odredaba sadržanih u drugim međunarodnim konvencijama kojima su vezane (čl. 7.).

⁸¹ Npr. između pokretne platforme s pomičnim nogarima koja obavlja operacije bušenja s nogarima položenim na morsko dno i nepokretne platforme polegnete ili pričvršćene za morsko dno uopće nema razlike.

⁸² Tako i Lowndes and Rudolf, **On General Average**, cit. prema Summerskill, o.c., bilj. 3, str. 30.

⁸³ Isp. Grabovac, o.c., bilj. 16, str. 87.

⁸⁴ Shvaćajući potrebu posebnoga reguliranja izvanugovorne odgovornosti za štetu od zagađivanja zbog podmorskih rudarskih radova, obalne države Sjevernoga mora izradile su 1976. Konvenciju o građanskoj odgovornosti za štetu od zagađivanja naftom prouzročenu istraživanjem i iskorištavanjem mineralnih bogatstava morskoga dna; v. više o toj konvenciji M. Seršić, »Izvanugovorna odgovornost za štetu od zagađivanja zbog istraživanja i iskorištavanja mineralnih bogatstava morskoga dna i podzemlja«, **Uporedno pomorsko pravo 1989.**, br. 1 (121), str. 125.—134.

⁸⁵ V. Introductory Report... , o.c., bilj. 68, str. 186.

Ograničenje odgovornosti

Razlozi koji opravdavaju postojanje instituta ograničene odgovornosti u pomorstvu — poznate maksimalne granice odgovornosti olakšavaju osiguranje brodova i time i ostvarivanje naknade štete — postoje i kod platformi i drugih naprava za istraživanje i iskorištavanje podmorja.

No, iako postoje načelni razlozi za primjenu načela ograničene odgovornosti, specifičnosti naprava za istraživanje i iskorištavanje podmorja i ovdje ukazuju da primjena istih odredaba o ograničenju odgovornosti na ove naprave i na »klasične« brodove ne bi bila primjerena. Naprave za podmorske rudarske radove sa svojom skupom opremom i uređajima objekti su velike vrijednosti kod kojih odnos tonaže i vrijednosti nije isti kao kod brodova. Nadalje, vrste šteta, koje platforme i druge naprave mogu uzrokovati, donekle se razlikuju od onih koje uobičajeno uzrokuju brodovi.

Nacrt Konvencije CMI-a o pokretnim napravama na moru načelno je za te naprave prihvatio primjenu odredaba o ograničenju odgovornosti sadržanih u međunarodnim konvencijama posvećenim toj materiji⁸⁶, ali ne u iznosima koji su predviđeni za brodove. Većina nacionalnih udruženja u sastavu CMI-a smatrala je da su ti iznosi preniski u odnosu na vrijednost platformi i drugih naprava za podmorske rudarske radove. Isticalo se da treba ustanoviti primjereniji odnos između granica odgovornosti i vrijednosti naprava, uzimajući u obzir i postojeće iznose pokrića na tržištu osiguranja.⁸⁷ Stoga je za svrhe ograničenja odgovornosti (uključujući i odgovornost za štete od zagađivanja naftom koja se nalazi na napravi) u Nacrtu predviđeno da se limiti odgovornosti obračunavaju prema fiksno određenoj tonaži koja je veća od one koja bi proizašla iz uobičajenoga mjerenja.⁸⁸

Upravo zbog limita odgovornosti prilagođenih »klasičnim« brodovima, smatramo opravdanim što Konvencija o ograničenju odgovornosti za pomorska potraživanja iz 1976.⁸⁹ isključuje iz područja svoje primjene pokretne platforme za istraživanje i iskorištavanje prirodnih bogatstava morskoga dna i podzemlja (čl. 15., st. 5., t. b Konvencije).

Iz istoga razloga, tj. prilagođenosti odredaba Konvencije brodovima i njihovoj djelatnosti, većina potraživanja na koje se Konvencija odnosi, ne može po prirodi stvari ni nastati tijekom djelatnosti platformi, bilo nautičke, bilo rudarske.⁹⁰ No, kako su Konvencijom ipak obuhvaćena i potraživanja iz

⁸⁶ Nacrt spominje Međunarodnu konvenciju o izjednačavanju nekih pravila o ograničenju odgovornosti vlasnika pomorskih brodova iz 1924., Međunarodnu konvenciju o ograničenju odgovornosti vlasnika pomorskih brodova iz 1957., i Konvenciju o ograničenju odgovornosti za pomorska potraživanja iz 1976.

⁸⁷ V. Introductory Report... , o.c., bilj. 68, str. 184.

⁸⁸ Ta tonaža nije u Nacrtu točno određena nego je ostavljeno da se ona odredi tokom daljega razmatranja problematike u okviru IMO-a, *ibid.*, član 10. samo određuje da će se za svrhe obračunavanja granica odgovornosti smatrati da »platforme nemaju manje od x tona«.

⁸⁹ V. tekst u I. Grabovac, **Konvencije pomorskog imovinskog prava s komentarom**, Split 1986.

⁹⁰ Isp. čl. 2.

dogadaja koji su mogući i tijekom djelatnosti — prvenstveno plovidbene — platformi (npr. sudar, spašavanje) postoje mišljenja da isključivanje primjene odredaba Konvencije na pokretne platforme dok plove može dovesti do neprihvatljivih rezultata, npr. u slučaju sudara broda s plovećom platformom, vlasnik platforme, za razliku od vlasnika broda, ne bi imao pravo na ograničenje odgovornosti za potraživanja koja iz sudara nastanu, ako to pravo ne bi bilo predviđeno mjerodavnim nacionalnim pravom.⁹¹ S navedenim se mišljenjem slažemo utoliko što također smatramo da vlasnika platforme ne bi trebalo lišiti prava na ograničenje odgovornosti. No, samo proširivanje primjene Konvencije na pokretne platforme bez prilagodbe limita odgovornosti njihovim osobinama i djelatnosti također nam se ne čini prihvatljivim.

S druge strane, valja ukazati da Konvencija nije bila dosljedna u isključivanju iz područja svoje primjene pokretnih naprava za podmorske rudarske radove. Naime, njene se odredbe ne primjenjuju na brodove za bušenje dok obavljaju operacije bušenja jedino ako je u pogledu tih brodova država ugovornica u svom unutrašnjem pravu ustanovila višu granicu odgovornosti od ograničenja predviđenih Konvencijom (čl. 15., st. 4., t. a). Ova odredba otvara mogućnost različitoga tretmana pokretnih platformi i brodova za bušenje: u državama ugovornicama u kojima za brodove za bušenje nisu ustanovljeni viši limiti odgovornosti od onih predviđenih Konvencijom vlasnik broda za bušenje imat će pravo na ograničenje odgovornosti u skladu s Konvencijom dok vlasnik platforme neće imati to pravo. Smatramo da nema razloga za navedenu distinkciju te da je i brodove za bušenje trebalo isključiti iz područja primjene Konvencije.

Stvarna prava na brodu

Nacrt Konvencije CMI-a o pokretnim napravama na moru određuje da ugovornice koje su vezane međunarodnim konvencijama koje se odnose na stvarna prava na brodu⁹² trebaju odredbe tih konvencija primjenjivati i na pokretne platforme i druge naprave za podmorske rudarske radove, ako ih u svom unutrašnjem pravu i ne smatraju brodovima, odnosno s njima ne izjednačuju, pod uvjetom da su ustanovile sustav upisa prava na tim napravama (čl. 6.). U pogledu potraživanja s naslova naknade štete zbog zagađivanja Nacrt određuje da privilegij može nastati samo ako se radi o šteti zbog izlivanja ili izbacivanja nafte (ulja) koja se nalazi na napravi, dakle isključena su potraživanja s naslova naknade štete, zbog zagađivanja koje proizlazi izravno iz istraživanja i iskorištavanja podmorja (npr. zbog erupcije iz bušotine).⁹³ Ovu restrikciju sastavljači su obrazložili potrebom da privilegiji budu

⁹¹ Smatrajući da je Konvencija potpunim isključivanjem pokretnih platformi (i dok plove i dok su stacionirane) iz područja svoje primjene ostavila prazninu, Nizozemska je u svom unutrašnjem pravu proširila primjenu odredaba Konvencije i na pokretne platforme dok plove, v. *supra*, bilj. 50.

⁹² Nacrt nabraja: Međunarodnu konvenciju za izjednačenje nekih pravila o pomorskim privilegijima i hipotekama iz 1926., istoimenu Konvenciju iz 1967, te Međunarodnu konvenciju o upisu prava na brodovima o gradnji iz 1967.

⁹³ Isp. članove 7. i 10. Nacrta.

u što manjoj mjeri smetnja hipoteci kao neophodnom institutu za dugoročno kreditiranje financiranja izgradnje skupih naprava za podmorske rudarske radove.⁴

Što se tiče primjene odredaba o hipoteci, odnosno, mortgageu na pokretne naprave za podmorske rudarske radove, u potpunosti se slažemo sa stavom većine nacionalnih udruženja u okviru CMI-a da na ovim napravama visoke vrijednosti treba omogućiti zasnivanje hipoteke.

U pogledu privilegija, smatramo da je Nacrtom trebalo isključiti privilegije za potraživanja s naslova naknade štete zbog zagađivanja i u navedenom suženom opsegu. To je najnovija tendencija i kod šteta od zagađivanja s brodova⁵ s obzirom da se te štete naknađuju po posebnim pravilima koja ustanovljuju obvezno osiguranje i drugo financijsko jamstvo za njihovo pokriće.

5. ZAKLJUČAK

Iako smatramo da se pokretne platforme i druge naprave za podmorske rudarske radove zbog izloženih karakteristika i osnovne namjene ne mogu smatrati brodovima u klasičnom smislu, odmah ističemo da ovakve ocjene (brod — nije brod) ne pogađaju bit problema.

Naime, proglašavanje pokretnih platformi i drugih naprava brodovima i primjena na njih istih pomorskopравниh odredaba kao i na ostale brodove ostavlja otvorenima niz pitanja odnosno za niz odnosa i situacija daje neprikladna rješenja jer ne vodi računa o specifičnostima tih naprava i njihove djelatnosti.

S druge strane, inzistiranja, da se ne radi o brodovima, i zahtjevi da se u pogledu ovih naprava izradi — izvan okvira pomorskog prava — potpuno samostalan sustav pravnih pravila koja bi osigurala njihov neovisan pravni status, gube iz vida da se ipak radi o napravama koje imaju određene sličnosti s brodovima te je na njih primjenjivo niz pomorskopравниh odredaba.

Smatramo da pravni status pokretnih platformi i drugih naprava za podmorske rudarske radove treba urediti u okvirima pomorskoga prava. Pri tome je najvažnije — smatrali ih brodovima ili posebnom kategorijom naprava na moru — uvažavajući njihove specifičnosti ispitati primjerenost svakoga pomorskopavnoga instituta i gdje to osobitosti ovih naprava i njihove djelatnosti nalažu modificirati »klasične« pomorskopravne odredbe odnosno izraditi posebna pravila.

S obzirom da pokretne platforme i druge naprave u morskom okružju obavljaju rudarske radove, odvijanje samih djelatnosti istraživanja i iskori-

⁴ Isp. Introductory Report. . . , o.c., bilj. 68, str. 186.

⁵ V. čl. 4., st. 2. Nacrta Konvencije o pomorskim privilegijima i hipotekama iz 1989., tekst u IMO/UNCTAD Joint Intergovernmental Group of Experts on Maritime Liens and Mortgages and Related Subjects, **JIGE (VI)/8**, od 18. studenoga 1989., Annex, str. 3.

štavanja podmorja regulirano je posebnim (»rudarskim«) propisima (sustav dozvola za obavljanje djelatnosti, sigurnost operacija, osoblja i imovine itd.). No, primjena propisa koji se odnose na rudarske radove nije nespojiva nego komplementarna, a djelomično i paralelna s primjenom pomorskopravnih odredaba. Dok se »rudarski« propisi primjenjuju na pokretne platforme, jedino dok stacionirane obavljaju podmorske istraživačke i eksploatacijske radove, ove naprave ne potpadaju pod reglamentaciju pomorskoga prava samo dok plove između različitih mjesta na kojima obavljaju podmorske rudarske radove. Naprotiv, kao što smo vidjeli, neke pomorskopravne odredbe — u izvornom ili modificiranom obliku — primjenjive su na pokretne platforme i druge naprave i za vrijeme dok stacionirane obavljaju radove.

Dakle, pri ispitivanju primjenljivosti pomorskopravnih odredaba na pokretne platforme i druge naprave i, gdje je to nužno, njihovoj modifikaciji, odnosno, izradi novih pravila, valja voditi računa o obje vrste djelatnosti koju ove naprave obavljaju: rudarskoj i nautičkoj. Jedino se na taj način može primjereno odgovoriti na zahtjeve koji proizlaze iz specifičnosti ovih naprava i njihove djelatnosti.

A ukoliko su pomorskopravne odredbe koje se primjenjuju na pokretne platforme i druge naprave za podmorske rudarske radove prilagođene tim napravama i njihovoj djelatnosti, te primjereno odražavaju njihove specifičnosti, dileme da li se radi o brodovima ili posebnoj kategoriji pokretnih naprava u okviru pomorskoga prava postaju izlišne.

Maja Seršić

Summary

LEGAL STATUS OF OFFSHORE MOBILE CRAFT USED FOR EXPLORATION AND EXPLOITATION OF OIL AND GAS FROM THE SEABED AND ITS SUBSOIL IN YUGOSLAV AND COMPARATIVE MARITIME LAW

Although offshore mobile craft in certain aspects resemble ships, specific characteristics of these craft, in regard to physical features and their purpose, do not allow complete legal equalization of the two categories.

After having considered the legal status of offshore mobile craft used for exploration and exploitation of the seabed and its subsoil in Yugoslav and comparative maritime law, the author examines the applicability of the traditional maritime concepts to offshore mobile craft and proposes modifications of some maritime rules in respect of these craft and elaboration of new rules where »classical« maritime concepts are not adequate.