

## MEĐUNARODNA KONVENCIJA O UKLANJANJU PODRTINA

Dr. sc. VESNA SKORUPAN WOLFF,  
znanstveni suradnik  
Jadranski zavod Hrvatske akademije  
znanosti i umjetnosti,  
Doc. dr. sc. RANKA PETRINOVIĆ  
Pomorski fakultet Sveučilišta u Splitu

UDK 341.24 : 347.799.2  
344.68  
351.797 : 35.071.5  
Pregledni članak  
Primljeno: 7.4.2008.  
Prihvaćeno za tisak: 21.5.2008.

*U svibnju 2007. godine usvojena je Međunarodna konvencija o uklanjanju podrtina. Propisivanjem prvog sustava unificiranih međunarodnih pravila kojima je cilj osigurati žurno i efikasno uklanjanje opasnih podrtina lociranih izvan teritorijalnog mora Konvencija će popuniti prazninu u postojećoj međunarodnoj regulativi.*

*Ona uređuje pitanja mjera koje treba poduzeti kada se utvrdi da je u pomorskoj nezgodi nastala podrtina, kao što su prijavljivanje podrtine, upozoravanje pomorca i zainteresiranih država, kriteriji za procjenu opasnosti podrtine, lociranje podrtine, obilježavanje podrtine, kao i druge mjere koje će olakšati uklanjanje podrtina. Središnja djelatnost je uklanjanje podrtine, a u sklopu toga uređuje se pitanje odgovornosti za troškove lociranja, označavanja i uklanjanja podrtina. Detaljno su propisane obveze upisanog vlasnika i države stranke u vezi obveznog osiguranja ili drugog financijskog jamstva za pokrivanje odgovornosti na temelju ove Konvencije. Također, predviđa se pravo ugrožene države na izravnu tužbu protiv upisanog vlasnika.*

*Proučava se kontekst nastanka i ciljevi ovog novog međunarodnog ugovora. Raščlanjuju se ključne konvencijske odredbe uz njihov komentar. Ukazuje se i na dvojbe i prijepore sastavljača o kojima se raspravljalo na pripremnim radovima.*

*Ova Konvencija je dobrodošao instrument u nizu IMO-vih instrumenata kojima je svima cilj unaprijediti sigurnost plovidbe, pomorskih operacija i zaštititi morski okoliš. Uspostavom čvrstih pravnih temelja za tretman opasnih podrtina ona će kada stupi na snagu obalnim državama pružiti sigurnost za obavljanje akcija koje su se dugi niz godina nastojale jedinstveno urediti.*

**Ključne riječi:** *podrtina; uklanjanje podrtina; gospodarski pojas; ugrožena država; Međunarodna konvencija o uklanjanju podrtina, Nairobi, 2007.*

## 1. UVODNA RAZMATRANJA

U suvremenim uvjetima pomorske plovidbe incidencija pomorskih nezgoda drastično je smanjena, uglavnom zahvaljujući radu IMO-a i trajnim naporima vlada i pomorskog gospodarstva usmjerenih na osiguravanje sigurnih uvjeta pomorske plovidbe. Tom činjenicom problem je umanjen, međutim ne i otklonjen. Procjenjuje se da danas u svijetu ima oko 1300 opasnih podrtina.<sup>1</sup> Paradoksalno, ali bilježe se statistički podaci o porastu broja podrtina, a oni su posljedica obveze obalnih država da prijavljuju podrtine. Neke od podrtina ozbiljan su izvor opasnosti. Ponajprije, ovisno o njihovoj lokaciji, podrtine mogu predstavljati opasnost za plovidbu, potencijalnu opasnost za druga plovila i njihove posade, nadalje, podrtine, ovisno o prirodi tereta, mogu biti potencijalno opasne za nastanak onečišćenja velikih razmjera mora i okoliša obale. Također, jedno od bitnih pitanja u postupanju s podrtinama su troškovi koji uključuju označavanje i uklanjanje opasnih podrtina, a koji s obzirom na cijenu takvih usluga mogu biti vrlo visoki. Nadalje, na podrtine koje su locirane izvan teritorijalnih voda, ne primjenjuje se nacionalno pravo država, međutim, države su zainteresirane za uklanjanje onih podrtina koje mogu ugrožavati sigurnost plovidbe ili prijetiti nastupanju onečišćenja, a nalaze se izvan njihovog teritorijalnog mora.

Sve to stvara akutne probleme za obalne države i plovidbu, a potreba za usvajanjem konvencije koja će nastojati riješiti spomenute kao i druge probleme povezane s opasnim podrtinama postala je sve izraženija.

Nakon višegodišnjih pripremnih radova<sup>2</sup> i velikog truda da se segment uklanjanja podrtina unificira i jedinstveno regulira međunarodnom konvencijom donijeta je *Međunarodna konvencija o ukljanjanju podrtina* (u nastavku ovog rada Konvencija).<sup>3</sup> Konvencija je usvojena na petodnevnoj Međunarodnoj konferenciji o ukljanjanju podrtina održanoj u Uredu Ujedinjenih naroda u Nairobiju (UNON) od 14. do 18. svibnja 2007. Konferencija je održana pod pokroviteljstvom Međunarodne pomorske organizacije (*International Maritime Organization - IMO*) uz potporu Vlade Kenije i Ureda UN-a u Nairobiju i prvi je takav događaj koji je IMO održao u Africi.<sup>4</sup>

---

1 [http://www.imo.org/Legal/mainframe.asp?topic\\_id=1319](http://www.imo.org/Legal/mainframe.asp?topic_id=1319), stranica posjećena 29. veljače 2008. Autori ovog rada nisu uspjeli doći do egzaktnih podataka koliko opasnih podrtina leži u našim unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru, a prema podacima iz povijesno – arheoloških izvora, na dnu hrvatskog dijela Jadrana čak je oko 15 tisuća olupina brodova svih veličina i namjena. Za mali dio njih postoje točni podaci o lokacijama na kojima se nalaze prema: Gradimir Radivojević, (*Po)tonuli u Jadrano sudbine brodova i ljudi*, Otakar Keršovani, Rijeka, 2004. str. 8.

2 O pripremnim radovima opširnije *infra t. 2.*

3 Tekst Konvencije na engleskom jeziku i njezin prijevod na hrvatski: *Poredbeno pomorsko pravo – Comparative Maritime Law*, 47 (2008.) 162, str. 152-185.

4 Diplomatska konferencija održana je uz nazočnost predsjednika Kenije gospodina Honourable Mwai Kibaki, delegata iz 64 države članice IMO-a, kao i promatrača pridruženih članica, Međunarodnog suda za pravo mora, dvije vladine organizacije i četiri nevladine organizacije: *New international treaty on wreck removal adopted in Nairobi*, *IMO News Magazine of the International Maritime Organization*, No. 2, (2007), p. 8-9.

Konvencija uređuje jedinstvena međunarodna pravila i proceduru koja osigurava brzo i efikasno uklanjanje opasnih podrtina iz “*konvencijskog područja*”, a pod propisanim uvjetima primjenjivat će se i na teritorijalno more država stranaka. Konvencijom su propisane obveze upisanog vlasnika broda, ugrožene države i države stranke. Ključne odredbe kojima Konvencija unificira ovu materiju su:

- *Prijavljivanje podrtine*. Obveza prijavljivanja podrtine tereti zapovjednika broda i broдача, a znači obavijest ugroženim državama da je brod sudjelovao u pomorskoj nezgodi u kojoj je nastala podrtina;
- *Upozoravanje pomoraca i zainteresiranih država o prirodi i položaju podrtine*. Obvezu upozoravanja dužna je izvršiti ugrožena država;
- *Procjena opasnosti*. Procjenu opasnosti vrši ugrožena država na temelju kriterija za određivanje opasnosti podrtine propisanim Konvencijom;
- *Lociranje i obilježavanje podrtine*. Akcije lociranja i obilježavanja poduzima ugrožena država;
- *Mjere koje će olakšati uklanjanje podrtina*. Ugrožena država dužna je savjetovati se s državom upisa broda i drugim ugroženim državama o mjerama koje je potrebno poduzeti glede podrtine. Ugrožena država mora odrediti razuman rok u kojem upisani vlasnik mora ukloniti podrtinu;
- *Odgovornost upisanog vlasnika za troškove lociranja, označavanja i uklanjanja podrtina*. Brodovlasnici će biti financijski odgovorni i od njih će se zahtijevati obvezno osiguranje ili pružanje drugog financijskog jamstva za pokrivanje troškova uklanjanja podrtina. Također, predviđa se pravo ugrožene države na izravnu tužbu protiv osiguratelja upisanog vlasnika.

U radu se proučava kontekst nastanka i ciljevi ove Konvencije te se analiziraju spomenute, ali i druge važne odredbe ovog recentnog međunarodnog instrumenta.

## 2. PRIPREMNI RADOVI NA KONVENCIJI

Često spominjana zapreka koja stoji na putu prema unifikaciji pomorskog prava je dugotrajnost procesa stvaranja konvencije. Jedan od mnogobrojnih primjera za to je i ova Konvencija. Od početnih pripremnih radova do trenutka usvajanja Konvencije proteklo je više desetljeća. Prvi pripremnih radovi započeli su još davnih 1974./75. godine. Pravni odbor IMO-a koji se sastojao od predstavnika država članica ove organizacije predstavio je stajalište o potrebi izrade instrumenta kojim bi se harmoniziralo područje postupanja s opasnim podrtinama. Međutim, iako je ideja o harmonizaciji ovog područja na međunarodnoj razini bila očito prisutna, sama inicijativa nije urodila nikakvim konkretnim rezultatom.<sup>5</sup>

<sup>5</sup> “I od tada je imalo proći mnogo godina da bi Pravni odbor uspio dovesti stidljive i gotovo oklijevajući pripravne radove do razine na kojoj je moguća meritorna rasprava, a ne tek plasiranje ideja”, tako konstatira: Aleksandar

Tema uklanjanja podrtina, ponovno je stavljena na dnevni red tek na 69-om zasjedanju Pravnog odbora IMO-a u listopadu 1993. godine i to na prijedlog delegata iz Njemačke, Grčke, Nizozemske i Velike Britanije. Na 70. zasjedanju Pravnog odbora CMI-a, 1994. godine predstavnici spomenutih država podnijeli su zajednički dokument u kojem su istaknuli otvorena pitanja u svezi s odgovornosti za uklanjanje podrtina u međunarodnim vodama te naglasili da je za njih potrebno ustanoviti jedinstvena pravila. Sastavljači prijedloga smatrali su da takvo opredjeljenje odgovara ovlastima obalnih država i uklapa se u mjere obalnih država prema čl. 221. Konvencije UN o pravu mora iz 1982.<sup>6</sup> te će popuniti prazninu u postojećem međunarodnom pravu. Prilog tome prijedlogu bio je prvi Nacrt konvencije o uklanjanju podrtina (*Draft Wreck removal convention* – u nastavku DWRC). Postojeći instrument razvio se iz tog nacrta. Međutim, i od toga trenutka protekao je priličan broj godina da bi se ponovno otvorilo pitanje međunarodnog reguliranja uklanjanja podrtina. Ovo kašnjenje jednim dijelom je posljedica činjenice da je Pravni odbor IMO-a bio intenzivno angažiran drugim velikim projektima: donošenje HNS Konvencije,<sup>7</sup> donošenje Protokola iz 1996. o izmjeni Konvencije o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976., donošenje Protokola iz 1990. o izmjenama Atenske konvencije o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, iz 1974., donošenje Protokola iz 2002. o izmjenama Atenske konvencije o prijevozu putnika i njihove prtljage morem iz 1974. i drugi.

Važno je istaknuti i to da se u postupak pripreme buduće konvencije Međunarodni pomorski odbor (*Comité Maritime International* – CMI) aktivnije uključio 1996. (3 godine nakon što je tema došla na program Pravnog odbora).<sup>8</sup>

Analizom odgovora na upitnik koji je razaslan nacionalnim pomorskopravnim udruženjima nastojalo se utvrditi stanje odredaba o uklanjanju podrtina u nacionalnim zakonodavstvima. Na temelju odgovora i saznanja do kojih se došlo, CMI je izradio izvješće koje je predstavljeno na 74. sjednici Pravnog odbora IMO-a, a u kojem je zaključeno: “nacionalni režimi o uklanjanju podrtina u teritorijalnom moru imaju puno sličnosti, pa je rješenja iz teritorijalnih voda moguće bez većih poteškoća uključiti unutar domašaja buduće konvencije.”<sup>9</sup> Zaključeno je također da se najveći broj slučajeva uklanjanja podrtina odvija u teritorijalnim vodama. S obzirom na tu činjenicu potpunija međunarodna unifikacija postigla bi se ako bi države stranke

---

Bravar, Hrvatsko pravo vađenja potonulih stvari i Međunarodna konvencija o uklanjanju podrtina, *Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu*, 58 (2008), br. 1-2, str. 147-160.

6 Čl. 221. Konvencije UN-a o pravu mora govori o mjerama radi izbjegavanja onečišćenja prouzročеног pomorskim nesrećama.

7 Međunarodna konvencija o odgovornosti i naknadi štete u vezi s prijevozom opasnih i štetnih tvari morem, iz 1996. – *International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996. (HNS)*.

8 Radi proučavanja DWRC osnovana je mala međunarodna radna grupa pod predsjedanjem Benta Nielsena iz Danske, prema Patrick Griggs, *Draft Wreck Removal Convention, CMI Yearbook 2005.-2006.*, p. 376-383.

9 Ibid.

proširile primjenu buduće konvencije i na podrtnine koje se nalaze na njihovom teritoriju uključujući i teritorijalne vode.<sup>10</sup>

Rad na izradi teksta Konvencije je nastavljen, a na sjednicama Pravnog odbora IMO-a je finaliziran. Konvencija je usvojena u svibnju 2007. na konferenciji u Nairobiju. Potpisivanjem završnog akta rad IMO-a i njegovih članica nije završen, nastojanja su sada usmjerena na njezino stupanje na snagu. Kratak osvrt na preliminarnu stadije rada na pripremi konvencije svjedoče o dugotrajnosti postupka nastajanja konvencije i složenosti materije koju uređuje.

### 3. TEMELJNI POJMOVI KONVENCIJE

Od pojmova koje definira Konvencija detaljnije ćemo razmotriti i protumačiti njezine ključne pojmove, kao i one koji su recentni.

#### 3. 1. Konvencijsko područje

Pojam “*konvencijsko područje*” inovacijska je sintagma za njezinu geografsku protegu, a rabi se prvi puta u povijesti međunarodnih odštetnih ugovora.<sup>11</sup>

U svrhu ove Konvencije “*konvencijsko područje*” je gospodarski pojas države stranke ustanovljen u skladu s međunarodnim pravom.<sup>12</sup> Budući da sve države nisu proglasile gospodarski pojas definicija “*konvencijskog područja*” proširena je za države stranke koje nisu ustanovile gospodarski pojas na područje koje se nalazi izvan njihovog teritorijalnog mora i uz njega, a koje je ta država odredila u skladu s međunarodnim pravom i koje nije šire od 200 morskih milja od polaznih crta od kojih se mjeri širina teritorijalnog mora.<sup>13</sup>

---

10 Ibid.

11 Tako konstatira i Aleksandar Bravar, op. cit. u bilj. 5.

12 Obalna država nema pravo na gospodarski pojas *ipso facto*. Da bi ga stekla, ona ga mora izričito proglasiti. Ako, ili dok ga ne proglasi, ona i dalje ima pravo na epikontinentalni pojas koji obuhvaća samo morsko dno i podzemlje, s time da vodeni stup i površina mora iznad epikontinentalnog pojasa i dalje ostaju u tome slučaju pod režimom otvorenog mora. Tako objašnjava Vladimir-Đuro Degan, *Međunarodno pravo*, Pravni fakultet, Rijeka, 2000., str. 667.

13 Mnoge obalne države su iskoristile svoje pravo, pa su proglasile svoj gospodarski pojas ili neku sličnu zonu pod svojom nacionalnom jurisdikcijom do širine od 200 milja od polaznih crta, ili do najveće širine koje im dopuštaju geografski uvjeti mora na kojima imaju obale. Kada većina država ili sve države iskoriste to svoje pravo, mnogi prostori mora i oceana u kojima je nekoć vladala sloboda mora, doći će tako pod nacionalnu jurisdikciju obalnih država. Primjerice, tada Jadransko more, a ni Sredozemlje, neće više uopće imati prostora pod režimom otvorenog

Konvencija UN-a o pravu mora iz 1982. donosi detaljne propise o gospodarskom pojasu. Propisano je da se gospodarski pojas ne smije prostirati preko 200 morskih milja od polaznih crta od kojih se mjeri širina teritorijalnog mora (čl. 57). Vanjska granica toga pojasa mjeri se od polaznih crta ili ravnih arhipelaških crta, od kojih se mjeri širina teritorijalnog mora, do ukupne širine od 200 morskih milja.<sup>14</sup>

Gospodarski pojas je pod posebnim pravnim režimom, tj. pod režimom *sui generis*. On nije dio teritorija obalne države, ali ni dio otvorenog mora. Obalna država u njemu ima znatno ograničeniju vlast negoli u svome teritorijalnom moru, ali ona u tome pojasu ipak ima veoma važna "suverena prava" i "jurisdikciju."<sup>15</sup> Zbog opasnosti od onečišćenja ogromnih razmjera, za koje imamo primjer u ne tako davnim tankerskim katastrofama, posebno su važna prava koja proizlaze iz antipolucijske jurisdikcije u gospodarskom pojasu.

Konvencija uvodi mogućnost da država stranka proširi primjenu Konvencije na podrtine koje se nalaze na njezinom teritoriju, uključujući teritorijalno more.<sup>16</sup>

### 3. 2. Pojmovi podrtina, pomorska nezgoda, opasnost i uklanjanje

Konvencija (čl. 1. st. 1. t. 4.) usvaja vrlo široku definiciju pojma "*podrtina*." Prema Konvenciji "*podrtina*" je ne samo potonuli ili nasukani brod,<sup>17</sup> već i bilo koji dio potonulog ili nasukanog broda, uključujući svaki predmet koji se nalazi ili se nalazio na tom brodu ili je nestao u moru s broda koji je nasukan, potonuo ili ostavljen da pluta. Štoviše, u opseg pojma "*podrtina*" ulazi i brod koji će uskoro potonuti ili se nasukati, ili se to opravdano može očekivati, ukoliko još nisu poduzete učinkovite mjere radi pomoći brodu ili bilo kojoj imovini u opasnosti.

Ova se Konvencija ne primjenjuje na ratne brodove ili druge brodove koji su u vlasništvu države ili ih ona iskorištava isključivo za negospodarske djelatnosti (čl. 4. st. 2.).<sup>18</sup> Država stranka može odlučiti da će primjenjivati ovu Konvenciju i na

---

mora. Tako će ubuduće svi strani brodovi većim dijelom na svojim rutama ploviti kroz mora u kojima će obalne države vršiti određene nadležnosti. Ibid, str. 668.

14 To znači ako obalna država proširi svoje teritorijalno more na 12 milja, njezin će gospodarski pojas biti širok 188 milja, jer se on nastavlja na vanjsku granicu teritorijalnog mora. Ibid, str. 666.

15 Ibid, str. 668.

16 Opširnije *infra t. 4.*

17 Za potrebe Konvencije *brod* je svako pomorsko plovilo, uključujući hidrokrilne brodove, plovila na zračnom jastuku, ronilice, plutajuće objekte i plutajuće platforme, osim kada su takve platforme postavljene za istraživanje, iskorištavanje ili proizvodnju mineralnih bogatstva s morskog dna (čl. 1. st. 1. t. 2.).

18 Istovjetne odredbe nalaze se i u Međunarodnoj konvenciji o odgovornosti i naknadi štete u vezi s prijevozom opasnih i štetnih tvari morem (HNS konvencija), Međunarodnoj konvenciji o građanskoj odgovornosti za štetu



spomenute brodove, a o tome mora obavijestiti Glavnog tajnika i točno navesti uvjete primjene (čl. 4. st. 3.).

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

Prema Konvenciji “*uklanjanje*” je svaki oblik sprječavanja, smanjenja ili otklanjanja opasnosti prouzročene podrtinom (čl. 1. st. 1. t. 7.).

“*Opasnost*” je svaka okolnost ili prijetnja koja dovodi u opasnost ili ometa plovidbu i od koje se opravdano mogu očekivati velike štetne posljedice za morski okoliš, ili obalu ili povezane interese<sup>19</sup> jedne ili više obalnih država (čl. 1. st. 1. t. 5.).

### 3. 3. Ugrožena država i povezani interesi

Pojam “*Affected State*” je *terminus technicus* kojim se određena država definira kao država na čijem se konvencijskom području nalazi podrtina. Pojam se na hrvatski može prevesti kao “*ugrožena država*” ili “*zahvaćena država*”<sup>20</sup> ili “*pogođena država*”. Pojam susrećemo i u nekim konvencijama koje uređuju materiju sprječavanja onečišćenja okoliša.<sup>21</sup>

Tijekom izrade Konvencije CMI je sugerirao uporabu pojma “*obalna država*” (*coastal state*), koji je puno deskriptivniji i koji je uobičajen, međutim, prijedlog nije usvojen jer taj pojam ima specifično značenje prema međunarodnom pravu.<sup>22</sup>

Dakle, odlučeno je da se *ugrožena država* definira kao država na čijem je konvencijskom području podrtina fizički locirana. Međutim, podrtina može predstavljati opasnost za više država, a ne samo za onu u čijem je konvencijskom području fizički locirana zbog toga se u Konvenciji na određenim mjestima spominju i “*druge države ugrožene podrtinom*” (opširnije *infra t. 5.6.*).

“*Povezani interesi*”<sup>23</sup> su interesi obalne države koja je izravno ugrožena podrtinom ili joj od nje prijeti opasnost. U Konvenciji se primjerice navode (*such as*): pomorske

---

zbog onečišćenja brodskim pogonskim gorivom (Bunker konvencija), Međunarodnoj konvenciji o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja uljem iz 1969. godine i sl.

19 O pojmu “*povezani interesi*” opširnije *infra t. 3.3.*

20 Pojam “*zahvaćena država*” rabi Aleksandar Bravar, op. cit. u bilj. 5.

21 Primjerice Konvencija o procjeni utjecaja na okoliš preko državnih granica (NN MU br. 6/1996.), rabi pojam “*Affected Party*”, Konvencija o ranom izvješćivanju o nuklearnoj nesreći (NN MU br. 1/1996.) spominje “*Affected State Party*”, Protokol o suradnji u sprječavanju onečišćavanja s brodova i, u slučajevima opasnosti, u suzbijanju onečišćavanja Sredozemnog mora (NN MU br. 12/2003.) spominje “*State directly affected or threatened.*”

22 Patrick Griggs, op. cit. u bilj. 8.

23 Aleksandar Bravar, op. cit. u bilj. 5. rabi pojam “*srodni interesi*”.

djelatnosti u obalnim područjima, lukama i ušćima, uključujući ribarstvo, pod uvjetom da predstavljaju osnovne izvore prihoda osobama koje se njima bave. Uz navedeno, po prvi puta u jednoj međunarodnoj odštetnoj konvenciji, primjerice se spominju turističke znamenitosti i drugi gospodarski interesi tog područja, zdravlje obalnog stanovništva i dobrobit tog područja, uključujući očuvanje živih morskih bogatstava, te flore i faune, kao i odobalna i podvodna infrastruktura (čl. 1. st. 1. t. 6.).

Spominjanjem “*povezanih interesa*” jedne ili više država tvorcima Konvencije nastoje obuhvatiti i jedan novi pojam, točnije, posredno proširiti pojam opasnosti te uz opasnost pomorskoj plovidbi i morskom i obalnom okolišu obuhvatiti i opisane povezane interese.

#### 4. POLJE PRIMJENE

Konvencija se primjenjuje na podrtine u *konvencijskom području*,<sup>24</sup> osim ako u Konvenciji nije drugačije predviđeno.

Članovi CMI-ove radne grupe osnovane za proučavanje DWRC,<sup>25</sup> zalagali su se za širi domašaj buduće konvencije koja bi obuhvatila i teritorijalne vode država članica, ali države stranke imale bi pravo isključiti svoje teritorijalne vode iz “polja primjene” Konvencije.<sup>26</sup> U prilog uključivanja podrtina iz područja teritorijalnih voda u domašaj buduće konvencije govori činjenica da se prema statističkim podacima većina uklanjanja podrtina događa u teritorijalnim morskim vodama.

Neko srednje rješenje predlagala je delegacija Velike Britanije. Prema tom prijedlogu državama članicama pružila bi se mogućnost da u svojim teritorijalnim vodama primijene “one odredbe koje se odnose na odgovornost i naknadu štete.” Predlagači su željeli održati vlastite nacionalne odredbe o ukljanjanju podrtina u teritorijalnim vodama te im pridodati obligatno osiguranje brodovlasnika.<sup>27</sup> Takvo rješenje ne bi bilo u interesu harmonizacije međunarodnih odredaba.<sup>28</sup>

Prihvaćen je koncept da država stranka može proširiti primjenu ove Konvencije na podrtine smještene unutar njezinog područja, uključujući teritorijalno more (čl. 3.

---

24 Konvencijsko područje obuhvaća samo gospodarski pojas države stranke ili, ako on nije proglašen, područje izvan njezinog teritorijalnog mora i uz njega, u prostiranju koje nije šire od 200 morskih milja od polaznih crta od kojih se mjeri širina teritorijalnog mora, *opširnije supra t.3.1.*

25 Opširnije *supra* bilješka 8.

26 Patrick Griggs, *op. cit.* u bilj. 8.

27 *Ibid.*

28 Tako smatraju i Patrick Griggs, *op. cit.* u bilj. 8 i Aleksandar Bravar, *op. cit.* u bilj. 5.



st. 2.).<sup>29</sup> Notifikacija države stranke o primjeni ove Konvencije na podrtine smještene unutar njezinog područja, uključujući teritorijalno more, ne utječe na njezina prava i obveze u poduzimanju drugih mjera glede podrtina smještenih na njezinom području. Radi se o mjerama koje su različite od lociranja, označavanja i ukljanjanja sukladno ovoj Konvenciji. Odredbe Konvencije o odgovornosti vlasnika, izuzecima od odgovornosti i obveznom osiguranju ili drugom financijskom jamstvu neće se primjenjivati na nijednu od tako poduzetih mjera, osim na lociranje, označavanje i ukljanjanje. Ovakvo rješenje, točnije opciju, smatramo dobrodošlom za proces harmonizacije ovog složenog pomorskopravnog instituta. Glavni argument za to je da se najveći broj opasnih podrtina, znači onih koje mogu predstavljati prijetnju sigurnosti plovidbe i onečišćenju morskog okoliša, nalazi upravo u teritorijalnim vodama.

Ako je država stranka izvršila notifikaciju<sup>30</sup> “konvencijsko područje” ugrožene države obuhvatit će područje te države stranke zajedno s njezinim teritorijalnim morem. Država stranka koja je izvršila notifikaciju može ju povući u bilo kojem trenutku dostavom notifikacije o povlačenju Glavnom tajniku. Notifikacija o povlačenju počinje proizvoditi pravne učinke 6 mjeseci nakon što ju primi Glavni tajnik, osim ako u notifikaciji nije naveden kasniji datum (čl. 3. st. 5.).

Ova se Konvencija ne primjenjuje na mjere poduzete prema Međunarodnoj konvenciji o intervenciji na otvorenom moru u slučajevima nezgoda koje dovode do onečišćenja uljem iz 1969., kako je izmijenjena i dopunjena ili prema Protokolu o intervenciji na otvorenom moru u slučaju onečišćenja drugim tvarima osim ulja, iz 1973., kako je izmijenjen i dopunjen.

Ova se Konvencija ne primjenjuje na ratne ili druge brodove koji su u vlasništvu države ili ih ona iskorištava isključivo u negospodarske svrhe, osim ako ta država ne odluči drugačije (čl. 4. st. 2.).

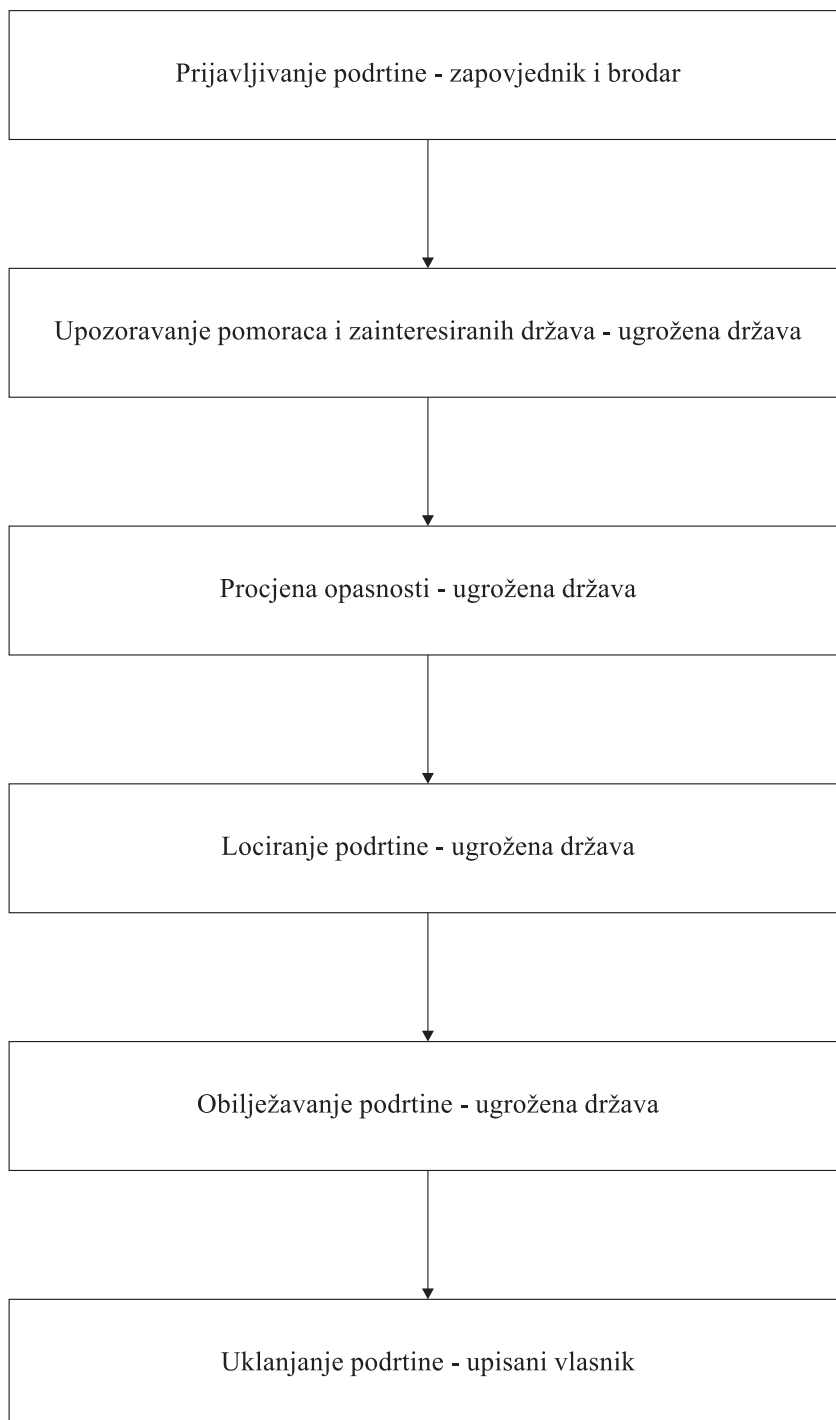
## 5. OBVEZE UPISANOG VLASNIKA I UGROŽENE DRŽAVE

Obveze koje su prema ovoj Konvenciji nametnute vlasniku broda i ugroženoj državi prema svom kronološkom slijedu mogu se prikazati slijedećom shemom.

---

29 Notifikaciju o tome mora uputiti Glavnom tajniku u trenutku kada izražava pristanak da se obveze ovom Konvencijom ili u bilo koje vrijeme nakon toga.

30 Notifikacija države stranke o primjeni ove Konvencije na podrtine koje se nalaze na njezinom teritoriju, uključujući i teritorijalno more, izvršena prije stupanja na snagu ove Konvencije za određenu državu stranku počinje proizvoditi pravne učinke za tu državu nakon što Konvencija stupa na snagu. Notifikacija izvršena nakon stupanja na snagu ove Konvencije za tu državu stranku počinje proizvoditi pravne učinke šest mjeseci nakon što ju primi Glavni tajnik (čl. 3. st. 4.).



## 5. 1. Prijavljivanje podrtine

Prva aktivnost u vezi podrtine koju Konvencija propisuje je obveza prijavljivanja podrtine. Ta obveza tereti zapovjednika i broдача broda koji plovi pod zastavom države stranke. U mjeri u kojoj je zapovjednik ispunio obvezu izvještavanja prema odredbama Konvencije brodar je oslobođen te obveze i obrnuto (čl. 5. st. 1.).

Tijekom pripremnih radova na Konvenciji, istaknuto je stajalište da bi dužnost prijavljivanja trebala biti proširena i na upisanog vlasnika broda. Međutim, ugrožena država kao oštećena stranka koja potražuje naknadu troškova ukljanjanja podrtine neće biti zainteresirana za upisanog vlasnika broda ako brod u trenutku nezgode u kojoj je podrtina nastala iskorištava osoba različita od vlasnika. Zbog toga je logično da su sastavljači Konvencije odgovornost za prijavljivanje podrtine usmjerili prema zapovjedniku broda i broдару. Brodar je vlasnik broda ili bilo koja fizička ili pravna osoba, kao što je poslovođa broda ili zakupoprimalatelj, koja je od vlasnika broda preuzela odgovornost za upravljanje brodom i koja je preuzimanjem takve odgovornosti preuzela sve obveze i odgovornosti utvrđene Međunarodnim pravilnikom o upravljanju sigurnošću (ISM Pravilnik).<sup>31</sup>

Izvješće o podrtini upućuje se ugroženoj državi, a treba ga uputiti bez odgađanja. Samo izvješće predstavlja obavijest da je brod sudjelovao u pomorskoj nezgodi u kojoj je nastala podrtina, a Konvencija (čl. 5. st. 2.) detaljno propisuje podatke koje izvješće mora sadržavati.<sup>32</sup> Detaljni podaci o brodu, njegovoj lokaciji, prirodi štete i tereta u smislu njihove preciznosti i potpunosti važni su za ugroženu državu koja je prema Konvenciji dužna utvrditi predstavlja li podrtina opasnost. Propisivanje iscrpnih podataka koje su zapovjednik i brodar dužni dostaviti, važno je za ostvarivanje općeg cilja Konvencije, a to je da mjere koje ugrožena država poduzima za ukljanjanje podrtine moraju biti u razmjeru s opasnosti (čl. 2. st. 2.).<sup>33</sup>

## 5. 2. Upozoravanje pomoraca i zainteresiranih država

Nakon što utvrdi da je u pomorskoj nezgodi nastala podrtina, tj. da potonuli ili nasukani brod, dijelovi broda ili predmeti potpadaju pod pojam podrtine prema

31 Definicija "brođara" čl. 1. st. 1. t. 9.

32 To su: ime i glavno poslovno sjedište upisanog vlasnika, te sve relevantne podatke potrebne da ugrožena država utvrdi predstavlja li podrtina opasnost u skladu s čl. 6. Konvencije uključujući: 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 tvari, e) količinu i vrstu ulja na brodu, uključujući pogonsko ulje i ulje za podmazivanje.

33 Takve mjere ne smiju prelaziti okvire koji se smatraju razumnima za potrebe ukljanjanja opasne podrtine i moraju se obustaviti čim se podrtina ukloni, ne smiju nepotrebno ometati prava i interese drugih država, uključujući i državu upisa broda, i bilo koje zainteresirane osobe, fizičke ili pravne (čl. 2. st. 3.).

Konvenciji, ugrožena država dužna je upozoriti, po hitnom postupku, pomorce i zainteresirane države o prirodi i položaju podrtine. Radi upozoravanja ugrožena država mora upotrijebiti sva moguća sredstva, uključujući usluge država i organizacija (čl. 7. st. 1.).

Dovoljno je da ugrožena država postane svjesna prisutnosti podrtine unutar konvencijskog područja da bi obveza upozoravanja nastala. Pritom nije odlučno je li ugrožena država dobila prijavu zapovjednika ili broдача.<sup>34</sup>

### 5. 3. Procjena opasnosti

Nakon što primi obavijest s propisanim podacima o tome da je brod sudjelovao u pomorskoj nezgodi u kojoj je nastala podrtina, ugrožena država izvršit će procjenu predstavlja li podrtina opasnost. Prilikom utvrđivanja predstavlja li podrtina opasnost, ugrožena država mora uzeti u obzir kriterije propisane Konvencijom (čl. 6.):

- a) vrstu, veličinu i građu podrtine;
- b) dubinu vode na tom području;
- c) amplitudu morskih mijena i morske struje na tom području;
- d) osobito osjetljiva morska područja ustanovljena i primjereno određena u skladu sa smjericama koje je usvojila Organizacija,<sup>35</sup> ili jasno definirano područje gospodarskog pojasa na kojem su usvojene posebne obvezatne mjere prema čl. 211. st. 6. Konvencije Ujedinjenih naroda o pravu mora iz 1982;
- e) blizinu brodskih ruta ili separacijskih zona;
- f) gustoću i frekvenciju prometa;
- g) vrstu prometa;
- h) prirodu i količinu tereta na podrtini, količinu i vrste ulja (kao što su pogonsko ulje i ulje za podmazivanje), posebice moguću štetu u slučaju ispuštanja tereta ili ulja u morski okoliš;
- i) izloženost lučkih objekata;
- j) prevladavajuće meteorološke i hidrografske uvjete;
- k) topografiju podmorja u tom području;
- l) visinu podrtine iznad ili ispod površine vode pri najnižoj razini živih morskih mijena;
- m) akustične i magnetske osobine podrtine;
- n) blizinu odobalnih uređaja, cjevovoda, telekomunikacijskih kabela i sličnih struktura;
- o) bilo koju drugu okolnost zbog koje je potrebno ukloniti podrtinu.

<sup>34</sup> Tako tumači Patrick Griggs, op. cit. u bilj. 8.

<sup>35</sup> Odnosi se na revidirane Smjernice za ustanovljavanje i određivanje osobito osjetljivih morskih područja usvojene Rezolucijom Skupštine Međunarodne pomorske organizacije, A.982(24), kako su izmijenjene i dopunjene.

To iznimno opsežno nabranje svih posebnih parametara koje je ugrožena država dužna razmotriti nakon što je primila prijavu da je u pomorskoj nezgodi nastala podrtina ukazuje nadasve na širinu rizika i potencijalnih opasnosti koje postoje u slučajevima pomorskih nezgoda te dalekosežnost mogućih posljedica.<sup>36</sup>

Ako se utvrdi da opasnost postoji, tada nastaju mnogobrojne obveze za ugroženu državu i vlasnika, o njima opširnije u nastavku. Na ovom mjestu važno je istaknuti da je prema ovoj Konvenciji postojanje opasnosti pretpostavka za aktivnosti koje Konvencija normira. Ako podrtina ne predstavlja opasnost tada se ne primjenjuju prava i obveze iz Konvencije.<sup>37</sup> Prilikom izrade Konvencije mnogo sati rasprave utrošeno je na definiranje pojma “*opasnost*.” Međutim, prilikom procjene opasnosti, uz taj pojam treba tumačiti i pojam “posebni interesi” koji dodatno proširuje pojam opasnosti (*supra* t. 3.2. i 3.3.).

#### 5. 4. Lociranje podrtine

U nizu dužnosti koje ugrožena država ima prema Konvenciji, točno lociranje podrtine od iznimne je praktične važnosti. Konvencijom je propisano: “*Ako ima razloga vjerovati da podrtina predstavlja opasnost, ugrožena država mora osigurati poduzimanje svih mogućih koraka radi određivanja točnog položaja podrtine*” (čl. 7. st. 2.). Neobičnu stilizaciju konvencijskog teksta “ako ima razloga vjerovati da podrtina predstavlja opasnost” treba tumačiti u skladu s interpretacijom odredbe koja govori o obvezi upozoravanja pomoraca i zainteresiranih država o prirodi i položaju podrtine. Ta odredba glasi “nakon što postane svjesna prisutnosti podrtine ugrožena država mora ...”. Interpretacijom ove odredbe dolazi se do zaključka da je dovoljno da ugrožena država postane svjesna da se u njezinom konvencijskom području nalazi podrtina koja može biti opasna, bez obzira na činjenicu od koga je primila obavijest o podrtini. Znači, ugrožena država dužna je locirati podrtinu za koju pretpostavlja da predstavlja opasnost, a na temelju opisanih kriterija izvršit će procjenu opasnosti.

#### 5. 5. Obilježavanje podrtine

U slijedu aktivnosti koje ugrožena država treba poduzeti ako utvrdi da podrtina predstavlja opasnost je njezino označavanje. Ugrožena država mora osigurati po-

---

<sup>36</sup> Aleksandar Bravar, op. cit. u bilj. 5.

<sup>37</sup> Tako Patrick Griggs, op. cit. u bilj. 8.

duzimanje svih razboritih mjera kako bi podrtinu označila (čl. 8. st. 1. i 2.). Označavanje treba biti u skladu s međunarodno prihvaćenim sustavom balisaže koji se primjenjuje na području gdje se nalazi podrtina. Osim obilježavanja podrtine, ugrožena država dužna je objaviti pojedinosti o svim oznakama podrtine na prikladan način, uključujući objavljivanje u odgovarajućim nautičkim publikacijama.

## 5. 6. Uklanjanje podrtine

Konvencija sadrži vrlo iscrpan članak (čl. 9.) nazvan “mjere za olakšavanje uklanjanja podrtine”, a njime se rješava središnja djelatnost koju konvencija uređuje, to je samo uklanjanje podrtina.<sup>38</sup> Neke od mjera koje olakšavaju uklanjanje podrtina dužna je izvršiti ugrožena država, neke terete upisanog vlasnika, a određene državu stranku.

Ponajprije, ako utvrdi da podrtina predstavlja opasnost, ugrožena država mora odmah o tome izvijestiti državu upisa broda i upisanog vlasnika podrtine za koju je utvrđeno da predstavlja opasnost. Nadalje, ugrožena država dužna je savjetovati se s državom upisa broda i drugim državama ugroženim podrtinom o mjerama koje je potrebno poduzeti glede podrtine (čl. 9. st. 1.).

Odlučeno je da se ugrožena država u Konvenciji definira kao država na čijem je konvencijskom području podrtina fizički locirana. Međutim, podrtina može predstavljati opasnost za više država, a ne samo za onu u kojoj je fizički locirana. Zbog specifičnog zemljopisnog položaja primjerice država na Mediteranu, Baltiku i drugih Europskih pomorskih država, više država može biti potencijalno ugroženo podrtinom, pa je važno upućivanje i na “druge države ugrožene podrtinom” te obveza savjetovanja i s tim državama.

Upisani vlasnik mora ukloniti podrtinu za koju je utvrđeno da predstavlja opasnost. Sastavnica te obveze su i druge važne mjere. Upisani vlasnik ili druga zainteresirana stranka mora nadležnom tijelu ugrožene države pribaviti dokaze o osiguranju ili drugom financijskom jamstvu kako je propisano u Konvenciji (opširnije *infra t.* 7.). Znači, upisani vlasnik je dužan predati dokaz da je pokrivena odgovornosti u iznosu koji odgovara granicama odgovornosti prema primjenjivom nacionalnom ili međunarodnom sustavu ograničenja odgovornosti, s time da to pokriće ne prelazi iznos obračunat u skladu s Konvencijom o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976. Upisani vlasnik može sklopiti ugovor sa spašavateljem ili dugom osobom da u njegovo ime ukloni podrtinu za koju je utvrđeno da predstavlja opasnost. Međutim, važno je da prije početka uklanjanja podrtine ugrožena država može odrediti

---

<sup>38</sup> Patrick Griggs, op. cit. u bilj. 8, zaključuje da bi bilo jednostavnije da se umjesto malo kompliciranog naslova “mjere za olakšavanje uklanjanja podrtine” govori o “uklanjanju podrtine”.



uvjete uklanjanja, ali samo 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.). Pored toga, i kada je postupak uklanjanja započeo, ugrožena država ima pravo intervenirati, ali samo u mjeri potrebnoj da se ono učinkovito odvija na način koji je siguran i kojim se štiti morski okoliš (čl. 9. st. 5.). U opisanim odredbama Konvencija govori o pravu ugrožene države da intervenira ako je potrebno osigurati da se uklanjanje provodi “na način koji je siguran i kojim se štiti morski okoliš.” Međutim, iz pojma opasnosti, kao i obveze ugrožene države da procijeni predstavlja li podrtina opasnost proizlazi da je, uz prijetnju štetnim posljedicama za okoliš, sastavnica pojma opasnost i svaka okolnost ili prijetnja koja ometa plovidbu. Bit će interesantno pratiti kakvo će tumačenje ove Konvencijske odredbe zauzeti praksa i pomorskopravna doktrina.

U sklopu mjera koje olakšavaju uklanjanje podrtina, a koje je dužna poduzeti ugrožena država je i određivanje razumnog roka u kojem je upisani vlasnik dužan ukloniti podrtinu. Uz to, Konvencijom je propisano da je ugrožena država dužna izvjesiti upisanog vlasnika pisanim putem o roku koji je odredila, te posebno dužna ga je upozoriti da ona može ukloniti podrtinu na trošak upisanog vlasnika ukoliko on to ne učini u navedenom roku. Upisani vlasnik treba biti obaviješten pisanim putem o namjeri ugrožene države da hitno intervenira u slučajevima kada opasnost postane naročito ozbiljna (čl. 9. st. 6.).

Ako upisani vlasnik ne ukloni podrtinu ili je nemoguće stupiti u vezu s njime ugrožena država može ukloniti podrtinu na najefikasniji i najbrži mogući način, vodeći računa o sigurnosti i zaštiti morskog okoliša (čl. 9. st. 7.).

Važno je da mjere koje poduzima ugrožena država moraju biti u razmjeru s opasnošću. Sintagma da “mjere moraju biti u razmjeru s opasnošću,” izvan sumnje, bit će predmet sudskog tumačenja. Međutim, sama Konvencija ipak ju interpretira kroz svoje opće odredbe koje govore o “ciljevima i općim načelima Konvencije” (čl. 2.). Njihovim tumačenjem dolazi se do zaključka da takve mjere ne smiju prelaziti okvire koji se smatraju razumnima za potrebe uklanjanja opasne podrtine, moraju se obustaviti čim se podrtina ukloni, ne smiju nepotrebno ometati prava i interese drugih država, uključujući i državu upisa broda, i bilo koje zainteresirane osobe, fizičke ili pravne (čl. 2. st. 3.). Države stranke nastojat će surađivati u slučaju kada posljedice pomorske nezgode u kojoj je nastala podrtina trpi i država koja nije ugrožena država (čl. 2. st. 5.).

U okviru mjera koje olakšavaju uklanjanje podrtina Konvencija nameće dužnosti i državama strankama u pogledu obveza njihovih upisanih vlasnika. Države stranke moraju poduzeti odgovarajuće mjere prema njihovom nacionalnom pravu kako bi osigurale da njihovi upisani vlasnici udovolje obvezama iz Konvencije, a to su uklanjanje podrtina za koje je utvrđeno da predstavljaju opasnost i pribavljanje dokaza o osiguranju i drugom financijskom jamstvu sukladno odredbama Konvencije. Prema Konvenciji država stranka daje pristanak ugroženoj državi da u slučaju potrebe: odredi

uvjete ukljanjanja, intervenira u mjeri u kojoj je potrebno da se ono učinkovito odvija, odredi rok u kojem je upisani vlasnik dužan ukloniti podrtinu, a ako upisani vlasnik ne ukloni podrtinu sama ju ukloni.

## 6. ODGOVORNOST<sup>39</sup> I IZUZECI OD ODGOVORNOSTI

Prema Konvenciji upisani vlasnik odgovara za troškove lociranja, označavanja i ukljanjanja podrtine ukoliko ne dokaže da je pomorska nezgoda u kojoj je nastala podrtina:

- a) posljedica rata, neprijateljstva, 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 nemarom ili drugom štetnom radnjom bilo koje vlade ili drugog tijela odgovornog za održavanje svjetala ili drugih sredstava za pomoć plovidbi u obavljanju te funkcije.

Upisani vlasnik neće odgovarati prema ovoj Konvenciji za troškove lociranja, obilježavanja i ukljanjanja ako i u opsegu u kojem, bi odgovornost za takve troškove bila u suprotnosti:

- a) s Međunarodnom konvencijom o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja uljem, iz 1969., kako je izmijenjena i dopunjena;
- b) s Međunarodnom konvencijom o odgovornosti i naknadi štete u svezi prijevoza opasnih i štetnih stvari morem iz, 1996., kako je izmijenjena i dopunjena;
- c) s Konvencijom o odgovornosti prema trećima na području nuklearne energije, iz 1960., kako je izmijenjena i dopunjena ili Bečkom konvencijom o građanskoj odgovornosti za nuklearne štete, iz 1963., kako je izmijenjena i dopunjena; ili s nacionalnim pravom koje uređuje ili zabranjuje ograničenje odgovornosti za nuklearnu štetu; ili
- d) s Međunarodnom konvencijom o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja pogonskim ulje, iz 2001. kako je izmijenjena i dopunjena.

---

<sup>39</sup> U pravnoj literaturi na engleskom jeziku izrazi *responsibility* i *liability* ponekad se upotrebljavaju kao sinonimi. Treba istaknuti da se izraz *responsibility* ipak češće rabi u značenju odgovornosti za protupravno djelovanje, a *liability* u značenju obveze naknade štete koja je posljedica protupravnog djelovanja, ali i obveze naknade štete koja nije zasnovana na protupravnosti. U našem jeziku, kao i u francuskom (*responsabilité*) i španjolskom (*responsabilidad*), u oba se slučaja rabi isti termin – odgovornost. U njemačkom jeziku, kao i u engleskom, postoje dva izraza *Verantwortung* u smislu engleskog izraza *responsibility* i *Haftung* u smislu engleskog izraza *liability*, tako objašnjava Maja Seršić, Odgovornost za onečišćenje morskog okoliša: Međunarodnopravna odgovornost država i građanskopravna odgovornost, *Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu*, 58 (2008) br. 1-2, str. 263-291.

Stilizacija ove odredbe ocijenjena je na neki način neobičnom, a intencija sastavljača čini se da je u tome da se odredbe ove Konvencije učine supsidijarnima u odnosu na odgovornost koju propisuju navedene konvencije,<sup>40</sup> pod uvjetom da su te konvencije primjenjive i da su na snazi.

U opsegu u kojem se mjere iz ove Konvencije smatraju spašavanjem prema primjenjivom nacionalnom pravu ili nekoj međunarodnoj konvenciji, to se pravo ili konvencija primjenjuju u slučaju nagrade ili naknade spašavateljima (čl. 11. st. 2.). Ova odredba važna je jer ukazuje na spašavanje kao poseban institut, uređen posebnim pravnim izvorima.

## **7. OGRANIČENJE ODGOVORNOSTI, OBVEZNO OSIGURANJE ILI DRUGO FINANCIJSKO JAMSTVO**

Prema Konvenciji upisani vlasnik mora imati osigurana financijska sredstva za pokriće troškova lociranja, označavanja i ukljanjanja podrtine. Konvencija detaljno propisuje obveze upisanog vlasnika i države stranke u svezi obveznog osiguranja ili drugog financijskog jamstva za pokriće odgovornosti na temelju ove Konvencije.

Konvencija uvodi obvezno osiguranje od odgovornosti za upisanog vlasnika broda bruto tonaže 300 tona što predstavlja ulazni prag obveznog osiguranja. Prema Konvenciji iznos osiguranja ili drugog financijskog jamstva radi pokrića odgovornosti na temelju ove Konvencije treba odgovarati iznosu propisanom granicama odgovornosti utvrđenima prema primjenjivom nacionalnom ili međunarodnom pravu o ograničenju odgovornosti, ali ni u kojem slučaju ne prelazi iznos obračunat u skladu s člankom 6 (1) b Konvencije o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976. kako je izmijenjena i dopunjena. Znači, Konvencija (čl. 12. st. 1.) izričito propisuje pravo upisanog vlasnika da ograniči svoju odgovornost prema Konvenciji o ograničenju odgovornosti. U ovom kontekstu važno je istaknuti da države stranke Konvencije o ograničenju odgovornosti iz 1976. prema čl. 18. Konvencije imaju pravo u trenutku potpisivanja, ratifikacije, prihvaćanja, odobrenja ili pristupanja, rezervirati pravo da isključe primjenu te Konvencije na tražbine zbog podizanja na površinu, ukljanjanja, 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.

U vezi obveznog osiguranja ili drugog financijskog jamstva koje mora imati upisani vlasnik broda propisane su i obveze države stranke čiju zastavu brod vije. Ove obveze, točnije Konvencijske odredbe o obveznom osiguranju, vrlo su važne za svaku državu koja namjerava pristupiti Konvenciji. Ponajprije, odgovarajuće tijelo države u kojoj je brod upisan mora svakom brodu bruto tonaže 300 ili veće izdati

---

40 Tako Patrick Griggs, op. cit. u bilj. 8.

svjedodžbu kojom se potvrđuje da su osiguranje ili drugo financijsko jamstvo na snazi u skladu s odredbama ove Konvencije (čl. 12. st. 2.). Konvencijom se precizno određuju podaci koje mora sadržavati svjedodžba o osiguranju, a u prilogu Konvencije nalazi se predložak (obrazac) svjedodžbe.<sup>41</sup> Znači, svjedodžbom se potvrđuje pokriće osiguranja, a izdavatelj je nadležno tijelo države u čijem je upisniku brod upisan ili ovlaštena institucija te države. Naime, država stranka može ovlastiti priznatu instituciju ili organizaciju da izdaje svjedodžbe, ali u cijelosti odgovara za svjedodžbe izdane temeljem njezinog ovlaštenja. Priznata institucija ili organizacija mora izvjesiti državu o izdavanju svake svjedodžbe, a prema Konvenciji obveza države stranke je izvijestiti Glavnog tajnika o davanju takvog ovlaštenja nekoj priznatoj instituciji ili organizaciji, točnim dužnostima i uvjetima iz danog ovlaštenja, povlačenju takvog ovlaštenja i datumu kada takvo ovlaštenje ili povlačenje počinje važiti (čl. 12. st. 3.).

Također, država u čijem je upisniku brod upisan mora odrediti uvjete izdavanja i važenja svjedodžbe, imajući u vidu odredbe ove Konvencije i uzimajući u obzir smjernice o financijskoj odgovornosti upisanih vlasnika (čl. 12. st. 7.). U pogledu brodova koji nisu upisani u državi stranci svjedodžbu može izdati ili ovjeriti nadležno tijelo bilo koje države stranke, naravno pod uvjetom da je konkretni brod “pokriven” navedenim osiguranjem. Drugim riječima, Konvencija predviđa mogućnost da država ugovarateljica izda svjedodžbu i brodu koji nije upisan u toj državi ugovarateljici ako ima osigurateljno pokriće ili financijsko jamstvo u skladu s Konvencijom. Svrha ovog propisa je omogućiti da brodovi koji su upisani u državi koja nije ugovarateljica Konvencije ipak mogu ishoditi svjedodžbu radi uplovljavanja u luke država koje su ugovarateljice Konvencije.

Svjedodžbe izdane ili ovjerene u jednoj državi stranci priznavale bi se u drugoj državi stranci i smatrale bi se jednako vrijednima kao i svjedodžbe koje su one same izdale ili ovjerile čak i u pogledu brodova koji nisu upisani u upisnik neke od država stranaka. Međutim, država stranka može u svakom trenutku zatražiti konzultacije s državom koja je izdala svjedodžbu ako smatra da osiguratelj imenovan u svjedodžbi nije financijski sposoban ispuniti obveze koje nameće Konvencija, a koje je osiguratelj preuzeo (čl. 12. st. 9.).

U pogledu obveznog osiguranja Konvencija propisuje dvije važne obveze za državu stranke:

---

41 Svjedodžba o obveznom osiguranju mora sadržavati sljedeće podatke: ime broda, oznake za raspoznavanje, luku upisa, bruto tonažu broda, ime i glavno poslovno sjedište upisanog vlasnika, IMO identifikacijski broj broda, vrstu i trajanje jamstva, ime i glavno poslovno sjedište osiguratelja ili druge osobe koja pruža jamstvo, rok važenja svjedodžbe. Ako država izdavanja svjedodžbe tako odluči, svjedodžba ne mora biti napisana na njezinom službenom jeziku ali obvezno tekst svjedodžbe mora sadržavati prijevod na engleski, francuski ili španjolski, ako neki od tih jezika nije službeni jezik u državi koja je izdala svjedodžbu (čl. 12. st. 4.). Svjedodžba se mora nalaziti na brodu, a preslika se polaže kod tijela koje vodi upisnik u kojem je brod upisan ili, ako brod nije upisan u državi stranci, kod tijela koje je izdalo ili ovjerilo svjedodžbu (čl. 12. st. 5.).

- a) država stranka ne smije dopustiti plovidbu (iskorištavanje) brodova koji plove pod njezinom zastavom a koji nemaju svjedodžbu o obveznom osiguranju odgovornosti (čl. 12. st. 11.); i
- b) država stranka mora osigurati u svom nacionalnom zakonodavstvu da svaki brod koji ima bruto tonažu 300 ili veću, a koji uplovljava u luku ili isplovljava iz luke te države ili stiže na ili napušta odobalni objekt u njezinom teritorijalnom moru, bez obzira gdje je upisan, ima navedeno osiguranje ili drugo financijsko jamstvo (čl. 12. st. 12.).

To znači da brod koji nema valjanu svjedodžbu o osiguranju ili drugom financijskom jamstvu (prema ovoj Konvenciji) neće moći uploviti u luku države stranke Konvencije, niti će moći isploviti iz luke te države. Svrha koja se želi postići ovom Konvencijskom odredbom je upravo to da u svakoj situaciji u kojoj postoji potreba ukljanjanja podrtine budu na raspolaganju financijska sredstava za ukljanjanje.

Prihvatanjem Konvencije država stranka prihvaća dvostruku obvezu: brodovima koji su upisani u toj državi izdavati svjedodžbe o osiguranju, nakon što utvrdi da brod ima osigurateljno pokriće u skladu s Konvencijom, te kontrolirati imaju li brodovi na koje se Konvencija primjenjuje, a koji uplovljavaju ili isplovljavaju iz njezinih luka, svjedodžbu o obveznom osiguranju ili drugom financijskom jamstvu u skladu s odredbama Konvencije, bez obzira gdje su brodovi upisani, odnosno čiju zastavu viju.

Obvezno osiguranje, štiti potencijalne tužitelje, posebno u slučaju odštetnih zahtjeva visokih iznosa, te im omogućuje sigurniju i bržu naplatu i u onim slučajevima kada je prijevoznik “*one ship company*.” Osim toga, vjeruje se da obvezno osiguranje doprinosi višem standardu sigurnosti brodova jer to redovito zahtijevaju osiguratelji.<sup>42</sup>

Uvođenje obveznog osiguranja odgovornosti brodovlasnika ili pribavljanje i održavanje na snazi drugog financijskog jamstva kao što je garancija banke ili slične financijske institucije, radi pokrića odgovornosti, nije novina. Institut obveznog osiguranja odgovornosti, kao i izravna tužba<sup>43</sup> uređeni su Konvencijom, *mutatis mutandis*, na način na koji je ta materija uređena u konvencijama koje uređuju građansku odgovornost za štetu zbog onečišćenja morskog okoliša<sup>44</sup> te Protokolom iz 2002. o

---

42 Tako Marija Pospišil Miler, *Atenska konvencija o prijevozu putnika i njihove prtljage morem 2002. godine, Poredbeno pomorsko pravo – Comparative Maritime Law*, god. 43 (2004) br. 158, str. 227-262.

43 O izravnoj tužbi opširnije *infra t. 8*.

44 Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja uljem, iz 1992. – *International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992 (CLC)*; Međunarodna konvencija o osnivanju Međunarodnog fonda za naknadu štete prouzročene onečišćenjem uljem, iz 1971. s izmjenama iz 1992. – *International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992 (IOPC Fund)*; Međunarodna konvencija o odgovornosti i naknadi štete u vezi s prijevozom opasnih i štetnih tvari morem, iz 1996. – *International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996. (HNS)*; Međunarodna

izmjenama Atenske konvencije o prijevozu putnika i njihove prtljage morem iz 1974. godine.

## 8. IZRAVNA TUŽBA PROTIV OSIGURATELJA

Ova Konvencija, kao i spomenute konvencije koje uvode obvezno osiguranje, predviđa pravo trećeg oštećenoga (ugrožene države) da zahtjev za naknadu štete koju je prouzrokovao osiguranik (upisani vlasnik) podnese izravno protiv njegova osiguratelja (osiguratelja upisanog vlasnika). Korist od priznavanja izravne tužbe (*actio directa*) je višestruka. Postiže se sigurnost naplate naknade štete ili raspoloživost sredstava za naknadu štete u korist tužitelja, jednostavniji postupak ostvarivanja naknade iz osiguranja, ubrzava se postupak naknade, ispunjavaju se interesi javnog poretka. Sve spomenuto može se supsumirati pod osnovni *ratio*, a to je upravo bolja zaštita oštećenog, točnije, olakšava se pravni položaj oštećenika, u našem slučaju ugrožene države.<sup>45</sup>

Konvencijom je propisano da se svaka tužba za naknadu štete na temelju ove Konvencije može podnijeti izravno protiv osiguratelja ili druge osobe koja je dala financijsko jamstvo koje pokriva odgovornost upisanog vlasnika (čl. 12. st. 10.).

Visina obveznog osiguranja je ujedno i granica odgovornosti osiguratelja, čak i kada upisani vlasnik nema pravo ograničiti svoju odgovornost tuženik (osiguratelj) može ograničiti svoju odgovornost do visine iznosa osiguranja ili drugog financijskog jamstva koje se zahtijeva u skladu s Konvencijom (čl. 12. st. 10.).

U postupku pokrenutom podnošenjem izravne tužbe osiguratelj ima pravo na onu obranu na koju bi se imao pravo pozivati i sam upisani vlasnik temeljem odredaba Konvencije, osim stečaja i likvidacije upisanog vlasnika, uključujući ograničenje odgovornosti prema nacionalnom ili međunarodnom pravu. Uz pravna sredstva obrane koja može koristiti upisani vlasnik osiguratelj može koristiti prigovor *willful misconduct*.<sup>46</sup> To znači da može odbiti isplatu naknade osiguraniku ukoliko je šteta nastupila kao posljedica namjernog protupravnog ponašanja osiguranika.<sup>47</sup> Tužitelju, međutim, uvijek ostaje pravo na naknadu od upisanog vlasnika koji će tada odgovarati neograničeno, jer prema Konvenciji o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine

---

konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja pogonskim uljem, iz 2001. – *International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage*, 2001. (*Bunker Convention*).

45 O izravnoj tužbi u pomorskim sporovima detaljnije: Vesna Tomljenović, Izravna tužba u pomorskim sporovima – izbor mjerodavnog prava, *Zbornik Pravnog fakulteta u Rijeci*, Suppl. (2002) br. 2, str. 81-110.

46 O pojmu “*willful misconduct*” detaljnije Ivo Grabovac, *Ograničenje odgovornosti u pomorskom poduzetništvu*, Književni krug, Split, 2001., str. 72-74.

47 Pospišil Miler, op. cit. u bilj. 42., tumači da to načelo, i kad nije utvrđeno posebnom odredbom, čini sadržaj osnovnih načela i standarda osiguranja općenito.



iz 1976. vlasnik broda ne može ograničiti svoju odgovornost ako je šteta učinjena namjerno ili krajnjom nepažnjom.

Osiguratelj se u postupku povodom izravne tužbe ne može pozivati niti na jedno drugo sredstvo obrane koje bi inače mogao koristiti u postupku koji bi protiv njega pokrenuo osiguranik (upisani vlasnik).<sup>48</sup> Prema Konvenciji osiguratelj (tuženik) ima pravo zahtijevati da se upisani vlasnik uključi u postupak pokrenut podnošenjem izravne tužbe (čl. 12. st. 10).

## 9. ZASTARA

Pravo na naknadu štete prema ovoj Konvenciji gasi se ako se ne podnese tužba prema odredbama ove Konvencije u roku od tri godine od dana kada je (u skladu s ovom Konvencijom) utvrđena opasnost.<sup>49</sup> Međutim, tužba se ni u kom slučaju ne može podnijeti nakon što protekne šest godina od dana pomorske nezgode u kojoj je nastala podrtina. Ako se pomorska nezgoda sastoji od niza događaja rok od šest godina teče od dana nastanka prvog događaja (čl. 13.).

## 10. RJEŠAVANJE SPOROVA

Jedna od inovativnih odredbi ove Konvencije je i spominjanje medijacije kao mogućnosti rješavanja sporova između država članica koji nastanu u pogledu tumačenja ili primjene Konvencije.<sup>50</sup> Spominje se da će spor koji nastane između dvije ili više država stranaka glede tumačenja ili primjene ove Konvencije države stranke nastojati najprije riješiti pregovorima, posredovanjem mirenjem, arbitražom, sudskom nagodbom, putem regionalnih agencija ili drugim mirnim sredstvima po njezinom izboru (čl. 15. st. 1.).

Tek ako spor nije moguće riješiti u razumnom roku koji ne prelazi dvanaest mjeseci od kada jedna država stranka obavijesti drugu o međusobnom sporu, primjenjuju se *mutatis mutandis* odredbe koje se odnose na rješavanje sporova sadržane u dijelu XV.

---

48 To se u prvom redu odnosi na to da se osiguratelj neće moći poslužiti klauzulom iz osigurateljnog ugovora “*pay to be paid*” (“plati da bi bio plaćen”), a prema kojoj osiguratelj ne mora isplatiti osiguranu svotu ako ugovaratelj osiguranja nije uredno uplaćivao premije osiguranja. Takav prigovor nije dopustiv u postupku pokrenutom podnošenjem izravne tužbe.

49 O pojmu opasnosti opširnije *supra t. 3.2.*

50 Rješavanje spora mirenjem uz posredovanje treće strane spominju i neke druge novije konvencije, primjerice Konvencija o zaštiti podvodne kulturne baštine, Pariz, 2001. (NN MU br. 10/2004.); Međunarodna konvencija o nadzoru štetnih sustava protiv obrastanja brodova, London, 2001., (NN MU br. 10/2006.).

Konvencije Ujedinjenih Naroda o pravu mora iz 1982., bez obzira jesu li države koje su stranke u sporu također države stranke te konvencije (čl. 15. st. 2.).

## 11. STUPANJE NA SNAGU I OTKAZIVANJE

Konvencija je otvorena za potpisivanje od 19. studenoga 2007. do 18. studenoga 2008., nakon toga bit će otvorena za pristup (čl. 17. st. 1.). Na snagu će stupiti dvanaest mjeseci nakon što deset država pristupi bez rezerve ratifikacije, prihvata ili odobrenja ili kod Glavnog tajnika položi isprave o ratifikaciji prihvatu, odobrenju ili pristupu (čl. 18. st. 1.).

Rad IMO-a i njegovih članica na ovom području neće stati potpisivanjem završnog akta. Njihova nastojanja usmjerena su na stupanje konvencije na snagu što je ranije moguće i promicanje njezine jedinstvene i efikasne primjene.<sup>51</sup> Relativno mali broj ratifikacija, kao prag za stupanje Konvencije na snagu, eksplicitno svjedoči o želji njezinih tvorca da Međunarodna konvencija o uklanjanju podrtina što prije stupi na snagu. Glavni tajnik IMO-a pozvao je članice da što prije ratificiraju Konvenciju.

Za svaku državu koja ratificira, prihvati, odobri ovu Konvenciju ili joj pristupi nakon što su ispunjeni uvjeti za stupanje na snagu, Konvencija stupa na snagu tri mjeseca nakon dana kada je ta država položila odgovarajuću ispravu, ali ne prije nego što Konvencija stupi na snagu (čl. 18. st. 2.).

Država stranka može otkazati ovu Konvenciju u bilo kojem trenutku nakon isteka jedne godine od dana kada je Konvencija za tu državu stupila na snagu. Otkaz počinje proizvoditi učinak nakon jedne godine od dana polaganja isprave o otkazu kod Glavnog tajnika ili poslije proteka duljeg razdoblja ako je navedeno u ispravi o otkazivanju (čl. 19.).

## 12. REZOLUCIJE UZ KONVENCIJU

Na diplomatskoj konferenciji u Nairobiju usvojene su tri rezolucije. *Rezolucijom o izrazima zahvalnosti* zahvaljuje se Keniji kao zemlji domaćinu i Uredu Ujedinjenih Naroda u Nairobiju na trudu oko organiziranja Konferencije. *Rezolucija o svjedodžbama o obveznom osiguranju prema postojećim pomorskim konvencijama o ograničenju odgovornosti, uključujući Međunarodnu konvenciju o uklanjanju podrtina, Nairobi, 2007.*, potiče države članice IMO-a da osiguraju stupanje na snagu drugih konvencija o odgovornosti i naknadi štete, posebno HNS konvencije, Bunker konvencije i Protokola iz 2002. o izmjenama Atenske konvencije o prijevozu putnika

<sup>51</sup> Op. cit. u bilj. 4.

i njihove prtljage morem iz 1974. Također, ova Rezolucija poziva IMO, osobito njegov Pravni odbor, da razvije model jedinstvene svjedodžbe o osiguranju koju bi izdavale države članice u pogledu svakog broda i svih brodova prema relevantnim konvencijama IMO-a o odgovornosti i naknadi štete, uključujući i Međunarodnu Konvenciju o uklanjanju podrtina, Nairobi, 2007. *Rezolucija o poticanju tehničke suradnje i pomoći na Konferenciji* poziva države članice Konvencije, države članice IMO-a, druge pridružene organizacije i pomorsko gospodarstvo da pruže financijsku i drugu pomoć izravno ili putem IMO-a, onim državama kojima je potrebna pomoć u svezi usvajanja i učinkovite implementacije Konvencije.<sup>52</sup>

### 13. ZAKLJUČAK

Borba protiv onečišćenja morskog okoliša i zalaganje za visoke standarde sigurnosti plovidbe ima svoju međunarodnu, globalnu dimenziju. U svojoj misiji ostvarivanja međunarodne suradnje i unifikacije i u tom području IMO je prepoznao korist od ujednačavanja pravila koja uređuju odgovornost za uklanjanje opasnih podrtina. Pod okriljem te međunarodne organizacije u svibnju 2007. godine donijet je novi međunarodni ugovor kojim se po prvi puta unificira područje uklanjanja opasnih podrtina. Usvajanje jednoobraznih međunarodnih pravila i postupaka kojima je cilj osigurati brzo i učinkovito uklanjanje opasnih podrtina te plaćanje naknade troškova koji su u to uključeni u znatnoj mjeri će doprinijeti harmonizaciji ovog područja i pružiti sigurnost za obavljanje akcija koje su se dugo godina nastojale urediti. Samo donošenje Konvencije ne znači rješavanje pitanja unifikacije i pravne sigurnosti materije uklanjanja opasnih podrtina. Problem će se riješiti ako ovaj međunarodni ugovor stupi na snagu, bude široko prihvaćen i efektivno se primjenjuje. Strategija sustava pripravnosti i akcija uklanjanja podrtina trebala bi privući velik broj zemalja da bi sustav postao globalan, što je važna pretpostavka njegove efikasnosti. Tek tada ugrožene države mogle bi se uspješno braniti od posljedica koje opasne podrtine mogu prouzročiti. Međunarodna konvencija o uklanjanju podrtina, Nairobi, 2007., otvorena je za potpisivanje do studenoga 2008. godine. Na snagu će stupiti dvanaest mjeseci nakon što deset država pristupi bez rezerve. Relativno mali broj ratifikacija, kao prag za stupanje Konvencije na snagu, eksplicitno svjedoči o želji njezinih tvoraca da ova Konvencija što prije stupi na snagu i time se pridruži nizu IMO-vih instrumenata kojima je svima cilj unaprijediti sigurnost plovidbe, pomorskih operacija i zaštititi morski okoliš.

Konvencija cjelovito i sustavno uređuje materiju koja s obzirom na važnost problematike opasnosti od onečišćenja i sigurnosti plovidbe spada u red ključnih IMO-

---

<sup>52</sup> Op. cit. u bilj. 4.

vih dokumenata. Cilj Konvencije je uspostaviti sustav odgovornosti za uklanjanje opasnih podrtina uspostaviti tamo gdje ga danas nema, a to je u gospodarskom pojasu jer upravo tamo opasnost od podrtina može biti značajna. Da bi došlo do primjene Konvencije potrebno je utvrditi je li podrtina smještena unutar geografske protege Konvencije. Konvencija uvodi inovativni pojam “konvencijsko područje”, a tim pojmom definirano je njezino polje primjene. U svrhu ove Konvencije “konvencijsko područje” je gospodarski pojas države stranke ustanovljen u skladu s međunarodnim pravom. Za države stranke ove Konvencije koje nisu ustanovile gospodarski pojas to je područje koje se nalazi izvan njezinog teritorijalnog mora i uz njega i koje nije šire od 200 morskih milja od polaznih crta od kojih se mjeri širina teritorijalnog mora. Nova Konvencija također daje mogućnost državi stranci da proširi primjenu ove Konvencije na podrtine smještene unutar njezinog područja uključujući i teritorijalno more.

Ključni pojmovi Konvencije su opasnost podrtine i povezani interesi obalne države koja je izravno ugrožena podrtinom. Dakle, postupanje s opasnim podrtinama koje mogu postati štetne ili štetno utjecati na ljude, imovinu na moru, morski okoliš i dovesti u opasnost ili ometati plovidbu. Uz to važno je da Konvencija usvaja vrlo široku i sveobuhvatnu definiciju pojmova “*brod*” i “*podrtina*”.

Konvencija nameće nove obveze vlasnicima brodova i administraciji budućih država stranaka, a to znači i izlaganje dodatnim troškovima. Svaki brod bruto tonaže 300 na više mora imati svjedodžbu da je u pogledu njega na snazi obvezno osiguranje u skladu s odredbama ove Konvencije. Država stranka ne smije dopustiti plovidbu brodovima koji plove pod njezinom zastavom, a koji nemaju obvezno osiguranje od odgovornosti prema ovoj Konvenciji. Također, država stranka mora osigurati da svaki brod koji ima bruto tonažu 300 ili veću, a koji uplovljava u luku ili isplavljava iz luke te države ili stiže na ili napušta odobalni objekt u njezinom teritorijalnom moru, bez obzira gdje je upisan, ima navedeno osiguranje ili drugo financijsko jamstvo. Svaki zahtjev pokriven obveznim osiguranjem može se podnijeti izravno protiv osiguratelja ili druge osobe koja osigurava jamstvo. Ako je tužen osiguratelj, njegovo je pravo na ograničenje odgovornosti osigurano čak i onda kad je upisani vlasnik čija je odgovornost osigurana izgubio pravo na ograničenje. Osiguratelj se također može koristiti pravnim sredstvima na koja bi se i sam vlasnik imao pravo pozivati te se može osloboditi odgovornosti ako je u mogućnosti dokazati da je šteta prouzročena kvalificiranom krivnjom (*willful misconduct*) upisanog vlasnika. Obvezno osiguranje i izravna tužba pridonose ostvarivanju cilja Konvencije, a to je da se postupak uklanjanja podrtina učini efikasnim. Bitno je za ugrožene države da u svakoj situaciji u kojoj postoji potreba za uklanjanjem opasne podrtine budu na raspolaganju financijska sredstva osigurana za uklanjanje. Opisana konvencijska rješenja u pogledu obveznog osiguranja i izravne tužbe te njihova stilizacija istovjetni su odredbama onih konvencija koje također propisuju obvezno osiguranje i izravnu tužbu.

Specijalne odredbe koje sadrži ova Konvencija i koje su specifične za materiju koju ona uređuje su odredbe o obveznom prijavljivanju podrtine, koje treba izvršiti zapovjednik i brodar; upozoravanje pomoraca i zainteresiranih država, procjena opasnosti podrtine, lociranje podrtine, obilježavanje podrtine, što je dužna izvršiti ugrožena država; te na kraju uklanjanje podrtine, koje je dužan izvršiti upisani vlasnik. Konvencija objedinjuje odredbe o naknadi štete propisivanjem sustava odgovornosti za uklanjanje opasnih podrtina i odredbe preventivne prirode koje se odnose na obvezno osiguranje i učinkovit sustav prijavljivanja, lociranja, označavanja i drugih mjera kojim se može spriječiti nastanak opasne podrtine. Obilježena je duhom suradnje država ugroženih podrtinom i država stranaka na zajedničkim aktivnostima oko prijavljivanja, obilježavanja, lociranja opasnih podrtina te njihovog uklanjanja. Uravnoteženju prava i dužnosti ugrožene države, države stranke i vlasnika brodova, pridonose i visoki limiti ograničenja odgovornosti prema odredbama Konvencije o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976. kako je izmijenjena i dopunjena.

Donošenjem ovog međunarodnog ugovora otvoreno je novo područje u IMO-vom regulatorom opusu posvećeno sprječavanju zagađenja morskog okoliša i poboljšanju uvjeta sigurnosti plovidbe stvaranjem globalnog sustava pripravnosti i promptne aktivnosti na uklanjanju opasnih podrtina. Zbog toga njegovo donošenje treba pozdraviti. Nova Konvencija trebala bi upotpuniti i zaokružiti postojeću međunarodnu regulativu propisivanjem prvog sustava unificiranih međunarodnih pravila kojima se uređuje uklanjanje opasnih podrtina lociranih izvan teritorijalnog mora.

Ovaj međunarodni ugovor uzima u obzir sve specifičnosti postupanja s podrtinama, a upravo te specifičnosti nameću da ova materija bude uređena specijalnom konvencijom, štoviše, one upravo sprječavaju da se uredi na istovjetan način i istim instrumentom kao spašavanje. Ova spoznaja trebala bi poslužiti i našem zakonodavcu. Ukoliko se Republika Hrvatska obveže ovom Konvencijom bit će potrebno prilagoditi odredbe pozitivnog zakonodavstva njezinim odredbama i to prihvaćanjem bitnih odrednica na kojima počiva ova Konvencija, prvenstveno se to odnosi na obvezno osiguranje od odgovornosti za uklanjanje opasne podrtine.

*Summary:*

*INTERNATIONAL CONVENTION ON THE REMOVAL OF WRECKS*

*The International Convention on the Removal of Wrecks has been adopted on 18 May, 2007. The Convention will fill a gap in the existing international legal framework by providing the first set of uniform international rules aimed at ensuring the prompt and effective removal of wrecks located beyond the territorial sea.*

*The provisions of the Convention include measures which should facilitate the removal of wrecks, as well as rights and obligations regarding the reporting of wrecks, determination of hazard, locating and marking of wrecks. The registered owner shall be liable for the costs of locating, marking and removing wrecks which pose a hazard to the safety of navigation or to the marine and coastal environments, or both. The new Convention will make shipowners financially liable and require them to take out insurance or provide other financial security to cover the costs of wreck removal. It will also provide States with a right of direct action against insurers.*

*This paper analyses the provisions of the Convention and also deals with the context in which the Convention has been developed.*

*By establishing a firm jurisdictional basis for dealing with hazardous wrecks the Convention will be a welcome addition to the IMO instruments, all aiming at improving the safety of navigation, security in maritime operations and the protection of the marine environment.*

**Key words:** *wrecks; removal of wrecks; exclusive economic zone; Affected State; International Convention on the Removal of Wrecks, Nairobi 2007.*