

PODRTINE U POMORSKOM PRAVU

1. Pitanje podrtina i odnosa, koji se javljaju u vezi s njima, staro je, može se mirno tvrditi, isto toliko koliko i pomorsko pravo. Nije, naime, za one koji su svoju egzistenciju bazirali na eksploataciji mora, bila interesantna samo plovidba, nego su i te kako bili zainteresirani i nad sudbinom brodova koji su u pravnom ili stvarnom pogledu to prestali biti. Interes je bio tim veći i shvatljiviji jer su brodovi, u predašnjim vremenima, s obzirom na njihovu relativno slabu konstrukciju, prilično često propadali. Kako se plovidba uglavnom odvijala uz obalu to su brodovi redovito tonuli, odnosno propadali, na mjestima koja su bila dostupna za njihovo vađenje ili spasavanje. Najglavniji problem koji se u prošlim vjekovima odnosio na podrtine, bilo je pitanje vlasništva, naime da li će vlasnici i dalje zadržati to svoje pravo na podrtinu, ili će ga izgubiti u korist obalnih stanovnika. Drugih pitanja, u stvari, nije ni bilo. O odgovornosti npr. vlasnika podrtine praktički nije moglo biti ni govora. U prvom redu takva odgovornost u praksi nije jače dolazila do izražaja jer je plovidba, u odnosu na suvremenu, bila rijetka i spora, a i ukoliko bi se i desio slučaj da je neki brod radi podrtine pretrpio štetu, praktički je bilo nemoguće od vlasnika ostvariti naknadu, jer se redovito za njega nije ni znalo, a ako je i bio poznat često nije bio dostupan.

Danas je jedan od najvažnijih problema upravo odgovornost vlasnika za vanugovorne štete, te ograničenje vlasničkih prava koje se bazira bilo na razlozima sigurnosti plovidbe bilo na nekim drugim temeljima, prvenstveno nastojanju da se podrtina nepotrebno ne ostavi ispod mora naročito ako je ona, što je danas čest slučaj, velike vrijednosti, a inače se može izvaditi pa bi njeno vađenje bilo korisno i sa stajališta općih interesa.

Razvitek sigurnosti plovidbe i brodova danas je nesumnjivo uvjetovao da se brodovi ne tope, odnosno na neki drugi način ne propadaju onako kako je to bilo prije. Međutim, unatoč tomu, problem podrtina ne samo da nije izgubio nego je čak štaviše i dobio na svom praktičnom znače-

nju. Konkretno: ako i jesu brodovi sigurniji, njihov upravo golem broj uvjetuje da su brodolomi i uopće pomorske nezgode danas mnogo češće nego prije. Osim toga suvremena mogućnost vađenja brodova iz većih dubina učinila je da ovaj problem postaje i praktički sve to više aktualan. Ako uz to dodamo da su današnji brodovi često puta veoma velike vrijednosti, te da suvremena tehnika omogućava, i kad se izvade iz mora, njihovo iskorištavanje na jedan ili drugi način, važnost praktičkih, pa prema tome i pravnih problema vezanih s podrtinama bit će još jasnija i shvatljivija.

Ta stvarna promjena uvjetovala je i promjenu pravnih problema. U predašnjim vjekovima centralni problem, pitanje vlasništva, danas je, može se tvrditi, skoro potpuno izgubio od svoga značenja. Međutim pojavili su se drugi instituti.

2. Kako skoro sve do najnovijeg doba nije postojala nikakva ili veoma mala mogućnost spasavanja podrtina koje su bile potopljene, na relativno većim dubinama, to se čitav kompleks pravnih pitanja skoro isključivo ograničavao na one podrtine koje su bile bačene ili potonule uz samu obalu. Slučajevi nalaza plutajućih podrtina bili su više nego rijetki.

U rimskom pravu je pitanje vlasništva podrtina bilo rješavano po načelima građanskog prava. To je značilo da se nije priznavala njihova okupacija bez obzira da li je nađena na moru ili na obali, jer se, potpuno opravdano, držalo da za okupaciju nedostaje jedan od njenih bitnih elemenata, naime da je stvar *res nullius*. Podrtina to nije mogla biti jer je vlasnik nije napustio, nije, naime, manifestirao *animus dereliquendi*.¹

U srednjem vijeku, a osobito u sjevernim krajevima Evrope, razvio se jedan institut koji se sa današnjeg stajališta čini više nego barbarski. Mislimo na tzv. *ius naufragii*, prema kojemu su stanovnici obale imali pravo vlasništva nad svim onim stvarima koje bi more izbacilo na kopno, bez obzira da li je njihov vlasnik bio poznat.² To je pravo kasnije bilo rezervirano samo feudalnim gospodarima zemljišta.³

Na Mediteranu naprotiv *ius naufragii* nije nikad poprimio tako drastičan oblik. Dapače, razvio se u potpuno drugoj formi. Nalazniku, odnosno spasiocu, pripadalo je pravo na učestvovanje u vlasništvu spasene ili nađene stvari.⁴

Formalno su ovom institutu, i gdje je bio razvijen u najdrastičnijem obliku, stali na kraj različni propisi koji su ga zabranjivali predviđajući uz to i veoma stroge kazne.⁵ Postojali su i međunarodni ugovori koji su

¹ Dig. XLI, 1, 9, 8; XLVII, 2, 43, Cod. 6, 1.

² Prema nekima čini se da se to pravo u Engleskoj u XI i XII vijeku protezalo i na brodolomce koji su padali u ropstvo – Brunetti, *Diritto marittimo privato Italiano* I, Torino 1929, br. 54.

³ Do koje mjere je taj institut bio zloupotrebljavan najbolje pokazuje činjenica da su se obično palile vatre kako bi se pomorci zaveli u bludnju misleći da se radi o svjetioniku i tako se nasukali – Štanger, *Obalno pravo*, Pomorska enciklopedija sv. V, str. 579.

⁴ O tome pobliže npr. Brunetti, o.c., I, br. 54.

⁵ Tako su npr. Oleronska pravila u čl. 36 određivala da će svaki onaj koji prisvoji imovinu brodolomaca biti kažnjen kao lopov i izbačen iz crkve.

ga zabranjivali.⁶ I crkva se osjetila ponukanom da intervenira u smislu ukidanja tog instituta.⁷ Jedan od posljednjih zakonodavnih akata, koji je na drastičan način – smrću – kažnjavao prisvajanje imovine na temelju obalnog prava bila je Ordonansa od 1681.⁸

Sigurno je da su ovako drakonske mjere izvršile svoj utjecaj na nestanak obalnog prava. Ipak nam se čini da one nisu bile pravi razlog njegovog prestanka. Da je tome tako najbolji dokaz je to što se ius naufragii zabranjivao dugi niz stoljeća. Da je prestao prvim zabranama, sigurno je da se kasnije ne bi javljala potreba za daljim zabranjivanjem. Sve dok se zabranjivao znači da je i postojao. Razloge prestanka, mislimo treba tražiti u promjeni ekonomskih odnosa. Udara u oči da se obalno pravo najjače razvilo i najdulje održalo u krajevima u kojima je vladao tipični feudalni sistem i gdje nije bila razvijena trgovina većeg opsega. Feudalnom sistemu je, kao što je poznato, ekonomska baza poljoprivrede. Trgovina, a naročito pomorska, bila je, među tim krajevima, veoma slabo razvijena. Pojedini feudalci, odnosno stanovnici obale uopće, nisu bili mnogo zainteresirani za održavanje ekonomskih odnosa u drugim krajevima. Oni su, prema tome, mogli prisvajati stvari koje bi more izbacilo na njihovu obalu, bez puno bojazni da će zbog toga pretrpjeti kakvu ekonomsku štetu.

Iole razvijenija pomorska trgovina ne trpi taj institut. Stanovništvo kraja koje na ovaj način otima tuđu imovinu riskira štetne posljedice u dvama pravcima: u prvom stranci će izbjegavati da zbog trgovine donose robu u njihov kraj i drugo dolaze u opasnost da i njihova vlastita roba, ako slučajno propadne na stranom teritoriju, bude podvrgnuta istom postupku. Ne treba ni isticati da ovo ne samo otežava, nego upravo i onemogućava bilo koju razvijeniju prekomorsku razmjenu dobara. Za dokaz te tvrdnje mislimo da može poslužiti stanje na Mediteranu. Tu, kako smo istakli, ius naufragii nije nikad poprimio one forme kao u Sjevernoj Evropi. Pravo na djelomično učestvovanje u vlasništvu nešto je sasvim drugo nego stjecanje potpunog vlasništva, i odgovara principima pravednosti. Uostalom to pravo postoji još i danas u obliku nagrade za spasavanje odnosno za nalaz stvari. Ako imamo u vidu ono što smo istakli za Sjevernu Evropu postaje prilično jasno zbog čega se ius naufragii na Sredozemlju nije razvio. Mediteran je bio glavni put svjetske pomorske trgovine. Nosioci te trgovine, primorski gradovi, nisu nikad imali razvijen feudalni sistem u njegovu klasičnom obliku. Osnovna ekonomska baza gradova bila je trgovina a ne poljoprivreda, pa su oni i te kako bili zainteresirani na održavanju i razvoju mirne razmjene dobara. Bilo bi

⁶ Npr. trgovački sporazum između Venecije i Genove od 1228; ugovor između Henrika VII i austrijskog nadvojvode Filipa od 1495. g.

⁷ Tako je dekretal pape Aleksandra III ekskomunicirao one »... qui Romanos aut alios Christianos pro negotiatione aut aliis honestis causis navigia vectus aut capere aut rebus suis spatiorum presumunt«.

⁸ U čl. 44 Tit. IX određeno je da se kažnjavaju smrtnom kaznom »les seigneurs des fiefs voisins de la mer et tous autres qui auront forcé les pilotes et loemons de fair échouer les navires, aux côtes qui joignent leurs terres pour en profiter sous prétexte de droit de varech autre«.

presmjelo tvrditi da se na Mediteranu obalno pravo nije razvilo zbog nekih moralnih pobuda stanovništva. Doduše bilo je i toga ali, čini nam se, da one nisu odlučne, jer je već odavno utvrđeno da su moralne pobude, pod uvjetima predsocijalističkih sistema, uvijek ustupale prvenstvo ekonomskim interesima.

Karakteristično je – u ovom pogledu – istaći da je *ius naufragii* i na atlanskoj obali prestao onda kad su oni krajevi definitivno postali nosioci svjetske prekomorske trgovine, i kad su bili konačno srušeni i posljednji ostaci ekonomske baze klasičnog oblika feudalizma.⁹

S obzirom da je ovaj institut danas potpuno nestao nije se potrebno upuštati u analizu pravnih razloga koji ga čine i juridički neodrživim. Dovoljno je uzgred spomenuti samo to da je za okupaciju, kako su to već rimski pravници naučavali – nedostajao *animus dereliquendi* vlasnika.

3. I na našim obalama je u tom pogledu vrijedio blaži režim kao i na ostalom dijelu Mediterana. To, uglavnom, treba zahvaliti nastojanju naših gradova na održavanju normalnih trgovačkih odnosa i razvijanju svoje trgovine.¹⁰

Interesantno je navesti da je taj institut kod nas zadržao svoj trag još i u Općem građanskom zakoniku. U § 388. tog zakonika obalno pravo se izričito zabranjuje. Spasavalac naplavljenih ili drugih tuđih pokretnih stvari mogao je tražiti od vlasnika koji zahtijeva stvar ne samo naknadu svojih troškova nego i nagradu za spasavanje.¹¹ U međunarodnim ugovorima koje je sklapala Austro-Ugarska postojala je odredba o zabrani obalnog prava.¹² Ne može se, mislimo, nipošto tvrditi da je obalno pravo bilo aktuelno u vrijeme donošenja Općega građanskog zakonika odnosno sklapanja citiranih međunarodnih ugovora. Ako se nije nikad ni pojavilo u svom drastičnom obliku pa ni u vrijeme kada su za to postojali mnogo pogodniji uvjeti, više je nego sigurno da nije bilo aktuelno ni onda kada su sređene, kako ekonomske, tako i pravne prilike negativno utjecale na njegovo postojanje. Budući da je zabrana obalnog prava ipak ušla u Opći građanski zakonik, treba, čini nam se, da se pripíše činjenici što su njegovi redaktori željeli, pri normiranju instituta stjecanja vlasništva okupacijom, dati i teoretski potpuno zaokruženu ovu pravnu zasadu, pa je, pod tom pretpostavkom, svakako trebalo spomenuti i obalno pravo.

⁹ Gore citirani propis *Ordonanse* od 1681. može, čini nam se, poslužiti kao dokaz ovoj tvrdnji. Onako drakonske mjere trebale su, po svojoj prilici, poslužiti da se otklone i zadnje smetnje sve to više cvjetajućoj trgovini a koje su smetnje činili još zaostali predstavnici staroga feudalnog sistema.

¹⁰ Poblize o tome V. Brajković, *Etude historique sur le droit maritime privé du littoral Yougoslave*, Marseille 1933, str. 218 i d.

¹¹ Krainz-Pfaf-Ehrenzweig, *System des Oesterreichischen Privatrechtes*, VI izd., sv. I/II, Wien, 1923, str. 181, gdje se navodi da se na stvari prihvaćene na moru primjenjuju propisi o nadenim stvarima prema okružnici Pomorske vlade od 21. VII 1880., br. 6959.

¹² U XX *Manzovu* izdanju Općega građanskog zakonika uz § 388 kaže se da je uklanjanje obalnog prava sadržano u ugovorima s Grčkom (1835), Rusijom (1906), Belgijom (1854), Nizozemskom (1855), Japanom (1912), Liberijom (1866), Italijom (1906), Sijamom (1871), Španjolskom (1882), Srbijom (1882) i Njemačkom (1891).

U međunarodnim ugovorima zabrana vršenja obalnog prava je po svoj prilici u nekima bila rezultat inercije kojom se tipične klauzule opetuju, a u drugima i stvarne želje da se zaštiti imovina vlastitih državljana u onim državama za koje nije, eventualno, još bilo potpuno sigurno da se ipak neće pojaviti aktuelno pitanje okupacije potonulih stvari, odnosno stvari izbačenih na obalu.

Bivša Jugoslavija je i u ovom pogledu naslijedila uglavnom stanje Austro-Ugarske. Bilo je izdato nekoliko naredaba Direkcije pomorskog saobraćaja, isključivo administrativnog karaktera.¹³

4. Pred našeg zakonodavca, u sadašnjoj fazi normiranja pomorskog prava, svakako se postavlja problem podrtna. Ne pojavljuje se više obalno pravo, ali je institut poprimio potpuno drugi aspekt. Suvremeni ekonomski odnosi u pomorstvu, spojeni s istaknutom mogućnošću iskorištavanja podrtna, uvjetovali su da je primjena pojedinih instituta pomorskog prava postala i prema njima aktuelna. Zakonodavac će kod svakog pojedinog instituta morati da ispita da li je njegova primjena na podrtna takve prirode da bitno utječe na sam sadržaj instituta, ili je dovoljno, u okviru norama koje se odnose na brodove, propisati samo eventualna odstupanja, odnosno da li je moguće propise o brodovima in complexu primijeniti i na podrtna. Isto tako morat će uzeti u obzir činjenicu da postoje i takvi instituti koji se isključivo odnose na podrtna. Da bismo odgovorili na postavljena pitanja, potrebno je, u najosnovnijim crtama, prikazati na koji se način glavni instituti pomorskog prava reflektiraju na podrtna.

5. Jedno od prvih, a možda i najvažnijih pitanja u sklopu tih problema je definiranje podrtna. Od tog definiranja u stvari zavisi primjena svih specifičnih instituta.

U običnom značenju riječi za podrtnu se drži svaka stvar koja je izgubila svojstvo broda. Međutim treba da se navede da gubitak tog svojstva ne smije biti apsolutan. Stvar o kojoj se radi mora ipak, barem u najglavnijim osnovnim tehničkim karakteristikama, zadržati bitne elemente broda. Tako se npr. neće držati za podrtnu nekoliko preostalih komada drvenoga broda uništenog požarom. Isto vrijedi i npr. za preostale komade broda raznesenog eksplozijom. Teško je, a bolje rečeno i skoro nemoguće dati jedno opće mjerilo, na temelju kojega bi se na siguran način moglo ustanoviti do kojeg stupnja brod može propasti da bi zadržao svojstvo podrtna. Sve zavisi od konkretnih prilika. Brod koji propadne i ispod ovog minimuma, odnosno bolje rečeno njegovi ostaci, imaju svojstvo stvari u običnom smislu riječi.

6. Toliko o stvarnom definiranju ovog pojma. Problem njegove pravne definicije je donekle drukčiji. I pri pravnom definiranju treba da se polazi od gore navedenoga stvarnog značenja podrtna, od činjenice

¹³ V. G. Prava nalaznika izgubljene imovine na moru, Mornarički glasnik 1958, br. 2, str. 216.

da se radi o objektu koji je izgubio svojstvo broda, ali nije postao stvar u običnom smislu riječi. Polazna tačka je dakle brod.¹⁴ U našim pozitivnim propisima definicija broda je data u čl. 8 Zakona o ugovorima o iskorištavanju pomorskih brodova prema kojemu je brod »svaki plovni objekt, podesan za plovību morem«. Ta se definicija treba, čini nam se, da shvati u širem smislu riječi, pa tako da obuhvati i tehničke plovne objekte. To drugim riječima – znači da brod treba izjednačiti s formom plovnog objekta općenito, jer podrtina ne mora nastati samo od broda u užem značenju tog pojma.¹⁵

Eventualno uža definicija broda, naročito ona sa stajališta upravnog prava ne bi zadovoljavala. Kad se govori o podrtini ne misli se na brod određene vrste koji je izgubio to svojstvo, već na bilo koji plovni objekt koji se kao takav može definirati u najširem smislu riječi, bez obzira na njegovu specifičnu užu kvalifikaciju, koju tom pojmu daje pojedina grana pomorskog prava. Tako npr. podrtine mogu biti i bivši ratni brodovi a i tehnički plovni objekti koji se prema pozitivnim propisima pomorsko-upravnog prava ne drže za brodove. Također se, iz istog razloga, može govoriti o podrtinama ako se radi o jednom bivšem čamcu, koji se također po pomorsko-upravnim propisima ne smatra brodom. Obratno ne može se govoriti o podrtini, ako je u pitanju stvar koja nije imala svojstvo plovnog objekta. Ovamo npr. ulaze razna plutala kao što su plutače za vez, balisažne oznake itd. Značenje podrtine kao stvari koja je imala svojstvo plovnog objekta odgovara i stvarnom značenju te riječi koje ona ima u našem jeziku.

U nekim jezicima se izrazom koji odgovara našem pojmu podrtine daje šire značenje, pa se obuhvaćaju i one stvari koje nisu izgubile svojstvo plovnog objekta.¹⁶ Čini nam se da mi moramo ostati kod užeg pojma. U prvom redu zbog toga što sam naš izraz, u čisto jezičnom smislu, ima tačno određeno značenje. Osim toga, što je s pravnog stajališta možda još i važnije, pojam podrtine, kako ćemo niže navesti, a u značenju koje joj naš jezik pridaje, povlači za sobom određene pravne posljedice kojih inače nema kod ostalih stvari obuhvaćenih izrazima u stranim jezicima.

7. Ograničavajući na taj način pojam podrtine na plovne objekte moramo, za tačnije njeno definiranje, a bazirajući se na gore navedenoj stvarnoj definiciji, odrediti kada će se moći s pravnog stajališta smatrati da je plovni objekt izgubio to svoje svojstvo.

¹⁴ U istom smislu npr. Pontavice, *Les Épaves maritimes, aériennes et spaciales en droit français*, Paris 1961, str. 55 prema kojemu »Si l'épave de navire se définit par opposition au navire, il, faut donc définir d'abord le navire«.

¹⁵ U istom smislu Primožić, *Podrtina broda*, Pomorska enciklopedija, sv. VI, str. 178 prema kojemu je podrtina »ostatak plovnog objekta.....«.

¹⁶ Tako npr. talijanski pojam »relitto« obuhvaća osim broda i »varie pertinenze della nave, imbarcazioni gettate in mare o trasportate via della nave, le ancore, le catene, le merci gettate a mare o cadute incidentalmente, gli indumenti delle persone di bordo o oggetti varii trasportati anche dalle rive verso il mare«. Sandiford, *Diritto marittimo*, Milano 1960, str. 269. Francuzi pod izrazom »épave« obuhvaćaju »Tout objet mobilier«. Ripert, *Droit maritime III*, Paris 1953, br. 2191. Po engleskom pravu (*Merchant shipping Act 1894. § 510 Wreck* »Includes Jetsam, Flotsam lagav and derelict, found in or on the shores of the sea or any tidal water«.

Služeci se terminologijom građanskog prava možemo reći da će plovni objekt izgubiti svoje specifično svojstvo u materijalnom smislu ako nestane ili bude oštećen do te mjere da izgubi svoju predašnju pravnu specifičnost. O nestanku u pravom smislu riječi može se govoriti samo onda kada nije poznato gdje je objekt potonuo, ili je pak, unatoč tome što je poznato mjesto potonuća, unaprijed sigurno da se neće moći izvaditi iz mora. Međutim ti slučajevi za pojam podrtine nisu praktički ni interesantni. Podrtina kao takva za primjenu pravnih propisa dolazi u obzir samo onda kada je na dohvatu.

Gubitak može uslijediti iz dviju glavnih grupa razloga: stvarnih i pravnih.

8. Ako je plovni objekt tako građen da može ploviti za određenu svrhu, proizlazi da bi se s pravnog stajališta moralo raditi o podrtini svaki put kada taj objekt izgubi oba ili samo jedno od tih elemenata: sposobnost za plovidbu uopće ili sposobnost za plovidbu u određenu svrhu. Ipak mislim da nije tako. Gubitak sposobnosti za plovidbu nužno dovodi i do gubitka mogućnosti iskorištavanja za posebnu namjenu ali ne i obratno. Može se, i to ne samo teoretski, lako zamisliti slučaj da plovni objekt izgubi sposobnost posebne namjene ali da zadrži plovidbenu sposobnost. Sam gubitak specifične namjene objekta nije dovoljan da bi se moglo govoriti o podrtini. Naprotiv gubitak sposobnosti za plovidbu uvijek će biti dovoljan razlog da se odnosni objekt smatra podrtinom.¹⁷ To logički proizlazi iz pojma plovnog objekta kao takvog. Sam izraz »plovni« objekt znači da se radi o objektu koji može ploviti pa kada tog svojstva nema ne može se više ni raditi o plovnom objektu. Za njegov pojam nije bitna upotrebljivost za određenu svrhu, pa gubitak te upotrebljivosti ne dira u bitne elemente pojma.

Nije svaki put u praksi lako odgovoriti na pitanje da li je objekt izgubio sposobnost za plovidbu. Ta sposobnost nije apsolutni pojam. Zависи od više faktora, a konkretne forme mogu biti veoma različite. One su povezane s oštećenjem koje opet može imati najrazličitije uzroke.

Prvenstveno dolazi u obzir konstrukcija. Ako je objekt tako građen da može ploviti vlastitim sredstvima, tada je nesposoban za plovidbu kada izgubiti to svojstvo. Ukoliko je određen za tegljenje, izgubit će plovidbenu sposobnost kada nije sposoban ni da ga se normalno tegli. Ima pak i takvih plovnih objekata koji nisu građeni ni za tegljenje kao što su npr. dokovi. Kod njih se o sposobnosti za plovidbu u iznesenom smislu ne može govoriti. Radi se o sposobnosti plutanja.¹⁸

Ni ovakva nesposobnost neće svaki put biti dovoljna za gubitak svojstva plovnog objekta. Jedan relativno manji kvar svakako neće od broda učiniti podrtinu. Nepopravljivi kvar, ili onaj koji se može ukloniti samo uz velike troškove bit će redovito dovoljan razlog da objekt dobije

¹⁷ U istom smislu npr. Sandiford, o.c., str. 269; Ripert, o.c., br. 2192; Pontavice, o.c., str. 56.

¹⁸ U istom smislu Primožić, ibidem.

svojstvo podrtine. Između tih dviju krajnosti postoji upravo neograničen broj najrazličitijih mogućnosti. Ne može se unaprijed reći gdje se nalazi granica između plovnog objekta i podrtine, pa će se stvar morati rješavati u svakom slučaju pojedinačno.¹⁹

Za pitanje koje nas ovdje interesira treba posebno spomenuti potonuće i nasukanje. Nesumnjivo je da i jedan i drugi uzrok čine brod nesposobnim za plovidbu.²⁰ Samo je pitanje da li je nesposobnost takva da se odnosni objekt može smatrati podrtinom. Ni na to se, iz gore navedenih razloga, ne može odgovoriti unaprijed postavljenim mjerilom, već problem treba rješavati od slučaja do slučaja.²¹

Dok objekt ima važeće isprave o sposobnosti za plovidbu ne može se držati za podrtinu. Međutim iz toga ne proizlazi da oduzimanjem isprava brod postane podrtina. Te isprave se mogu, a načelno i moraju, oduzimati uvijek kada brod nije sposoban za plovidbu. Gore smo pak istakli, da svaka nesposobnost za plovidbu ne čini jedan objekt podrtinom.

Toliko o gubitku stvarnih elemenata pojma broda odnosno plovnog objekta.

9. Kakva je situacija s gubitkom pravnih elemenata? Pod tim mislimo na one elemente koji uvjetuju primjenu specifičnih instituta pomorskog prava. U teoriji je, može se tvrditi, neosporno da ovamo spada plovidbena namjena broda. Ako se brod upotrebljava za svrhu koja nije plovidbena kao npr. za skladište, hotel, školu itd. neće se držati za specifični

¹⁹ Pontavice, o.c., str. 56, citira Audin-ovo mišljenje prema kojemu za pojam podrtine »treba da je brod pretrpio takvu štetu, da se mora smatrati nepopravljivim ili, barem, da može biti popravljen za cijenu koja prelazi njegovu vrijednost«. Stajalište je očito prestrogo, a ne odgovara ni značenju koje se u običnom životu daje tom pojmu. Postoji mišljenje da se o nesposobnosti za plovidbu relevantnom za pojam podrtine radi onda kada objekt nije sposoban ni za tegljenje; Ripert, o.c., III, br. 2155; Pontavice, o.c., str. 58. To stajalište opet, kako nam se čini, ide u drugu krajnost. Može se dogoditi da brod, osobito od požara, bude u velikoj mjeri oštećen, ali da ipak bude sposoban za tegljenje. Teško je tvrditi da takav objekt zadržava svojstvo broda. Iz tih dvaju primjera jasno se vidi kako je nezahvalno davati unaprijed tačno određena mjerila.

²⁰ Zajednička stvarna karakteristika tih dvaju pojmova je u tome što brod ne pluta već je u direktnoj vezi s kopnom odnosno s morskim dnom. Pri potonuću brod biva potpuno pokriven vodom ili pak više uroni. U običnom smislu riječi o potonuću govori se onda kad bude potpuno pokriven vodom. – O tome poblize npr. Badovinač, Klauzula F.P.A. (Franko partikularna havarija u pomorskom osiguranju, Zbornik za pomorsko pravo, Zagreb 1957, str. 273 i d.). Unatoč tome čini nam se da se naš izraz »potonuće« mora, barem što se tiče određivanja pojma podrtine, shvatiti u širem značenju. Za razliku od potonuća, pri nasukanju brod redovito djelomično, a katkada i potpuno izlazi iz vode.

²¹ To se naročito odnosi na nasukanje. Od sasvim kritičnih slučajeva ima najrazličitijih stupnjeva intenziteta sve do sasvim neopasnih koje se u pomorskoj terminologiji ni ne obuhvaćaju izrazom nasukanja. Kod nas se obično za te slučajeve govori da je brod »sjeo« ili da je »dotaknuo dno«.

objekat pomorskog prava, nego za stvar (res) u smislu građanskog prava.²² Sporno je pak da li u ove elemente treba ubrojiti i upis broda u upisnik.²³

Ne ulazeći, na ovom mjestu, u ispitivanje tačnosti jednog ili drugog stajališta, za pitanje koje nas interesira tj. definiranje pojma podrtine možemo, čini nam se reći ovo:

Bitnost problema sastoji se u tome da li će se svi objekti prema kojima je prestala primjena instituta pomorskog prava držati za podrtine, ili pak, unatoč prestanku te primjene i dosljedno tome aplikacije građanskog prava, stvar, da bi dobila svojstvo podrtine, mora zadovoljavati i neke naročite preduvjete.

Ako polazimo s prvog stajališta moramo zaključiti da svaki gubitak pravnih elemenata, koji su relevantni za kvalifikaciju jednog objekta kao specifične stvari pomorskog prava, uvjetuje da taj objekt postaje podrtina. Prema drugom gledištu pak gubitak svih svojstava uvjetuje da objekt postaje stvar građanskog prava, a da bi se mogao smatrati podrtinom potrebno je da nastupe i gore navedeni stvarni elementi.

Podrtina je, ako ne isključivo a ono barem prvenstveno, stvarni pojam. Pravni propisi načelno mogu uz stvarne elemente dodavati i neke pravne. Međutim upravo što se podrtine tiče, mislimo da postojanje odnosno gubitak pravnih elemenata, koji su eventualno potrebni za brod ili plovni objekt općenito, nisu odlučni. Sama činjenica, da se prema objektu zbog isključivo pravnih razloga ne primjenjuju instituti pomorskog prava, ne čini ga podrtinom. Podrtina je uži pojam od obične stvari u smislu građanskog prava. Jedan plovni objekt koji je i trajno povučen iz pomorske plovidbe ne može se držati za podrtinu, ako nije pretrpio gore navedene izmjene u pogledu svoje sposobnosti za plovidbu. Štaviše, mogli bismo tvrditi da povlačenje objekta iz pomorske plovidbe, s prebacivanjem za neku drugu svrhu, donekle sužuje sam pojam te nesposobnosti. Tako npr. brod koji je trajno povučen iz pomorske plovidbe i određen za školu, u kojemu su strojevi kao nepotrebni demontirani. On bi se prema gore iznesenim načelima morao držati za podrtinu, ali kako se i dalje upotrebljava za određenu svrhu, sigurno je da se o podrtini, barem u smislu pojma koje tom izrazu daje naš jezik, ne može govoriti.

Iz toga proizlazi i odgovor na pitanje utjecaja brisanja objekta iz upisnika. Čini nam se da brisanje samo po sebi neće utjecati na promjenu kvalifikacije broda u podrtinu. Može se zamisliti slučaj da se npr. jedan brod briše jer vlasnik odnosno organ korištenja nije u određenom roku brod podvrgao potrebnim pregledima, pa da je, čak štaviše, izjavio da ni ne namjerava to učiniti. Brod će pod tim uvjetima sigurno biti brisan iz upisnika. Unatoč tome mislimo da ga se ne može smatrati podrtinom jer s obzirom na svoju konstrukciju nije pretrpio takve promjene koje bi

²² Npr. Brunetti, o.c., I, br. 93 pod f); Ripert, o.c., I, br. 305; Brajković, Brod, cit.

²³ U pozitivnom smislu npr. Brajković, Brod pravni pojam, Pomorska enciklopedija, sv. I, str. 711; Protivno tome Kisić, Pojam broda u našoj pomorskoj enciklopediji, Pomorstvo 1954, br. 12, str. 677 i d.

utjecale na gubitak stvarnog pojma broda. Ukoliko je pak brod brisan iz razloga oštećenja koje ima gore navedene karakteristike, jasno je da će morati da bude držan za podrtinu. I obratno stvarno oštećeni objekt iako još nije brisan dobija svojstvo podrtine.

10. Naročito treba da se spomene napuštanje broda. Brod može napustiti posada ili njegov vlasnik dotično organ korištenja. U tom drugom slučaju govorimo o napuštanju u pravnom smislu riječi (derelinkcija).²⁴ U teoriji se, što se tiče odnosa napuštanja i nesposobnosti za plovidbu, a sa stajališta određivanja pojma podrtine, ne zauzima jedinstveno stajalište. Prema nekima objekt postaje podrtina bilo da je nesposoban za plovidbu bilo da je napušten.²⁵ Drugi pak misle da se oba ta elementa (napuštanje i nesposobnost) moraju stjecati kumulativno.²⁶ Zastupa se i stajalište da nesposobnost broda za plovidbu nije potrebna ako ga napušta vlasnik.²⁷ Inače, ako ga napušta samo posada traži se da brod bude nesposoban za plovidbu.²⁸

Mi bismo se složili s mišljenjem da će se zbog napuštanja raditi o podrtini uvijek kada ono utječe na sposobnost objekta za plovidbu. Osobito je važno istaći da se nesposobnost treba da promatra s obzirom na aktuelne okolnosti. Ako napuštanje broda nije u određenom momentu umanjilo njegovu stvarnu sposobnost za plovidbu neće se, čini nam se, moći da govori o podrtini. Tako npr. kada posada napusti privezani brod koji je inače u potpuno ispravnom stanju. Napuštanje privezanog broda ne utječe bitno na njegovu plovidbenu sposobnost, jer je relativno siguran dok je privezan. Ista je situacija i s napuštanjem sa strane vlasnika. Takvo napuštanje, pa i kada ima za posljedicu i napuštanje sa strane posade, prvenstveno utječe na gubitak vlasništva odnosno prava korištenja. Za pojam plovnog objekta nije potrebno da se objekt nalazi u nečijem vlasništvu. Pa i pod pretpostavkom da to nije tako, također se ne bi moglo govoriti o podrtini. Objekt bi, gubitkom specifičnoga pravnog svojstva postao stvar u smislu građanskog prava, ali nije ni pošto dovoljno da se smatra podrtinom. Za taj posljednji pojam potrebna je, kako je gore izloženo, i specijalna stvarna kvalifikacija.

Ne bismo mogli prihvatiti stajalište, da se ne može govoriti o podrtini sve dotle dok objekt nije napušten. Podrtina je stvarni pojam, a napuštanje ulazi u okvir pravnih definicija. Ako je naime objekt u gore navedenom smislu postao nesposoban za plovidbu, on je postao podrtina, i to bez obzira da li je napušten od posade odnosno vlasnika. Inače se ne bi mogla protumačiti činjenica da se iz upisnika brodova brišu i nenapušteni objekti koji su nesposobni za plovidbu. Teško bi se moglo, barem u značenju koji pojmu podrtine daje naš jezik, tvrditi da nije

²⁴ O tome pobliže npr. Jakaša, Napuštanje broda, Pomorska enciklopedija, sv. V, str. 409.

²⁵ Sandiford, o.c., str. 269.

²⁶ Ripert, o.c., III, br. 1292. Čini se da isto stajalište zastupa i Primožić, ibidem. U istom smislu i francuska uredba 26. XII 1963.

²⁷ Le Clère, L'abordage en droit maritime et en droit fluvial, Paris 1955, str. 84-85; Pontavice, o.c., str. 67 i 68.

²⁸ Pontavice, ibidem.

podrtina plutajući ostatak broda koji je potpuno uništen požarom a na kojem ima nekoliko članova posade koji ga čuvaju ili nadziru njegovo tegljenje.

Čini nam se da je radi navedenih razloga pravilnije govoriti o upotrebi objekta za određenu svrhu nego o njegovom napuštanju. Dok se upotrebljava za bilo koju razumnu svrhu, dotle se o podrtini ne može govoriti. Podrtinom će postati tek onda kada se, nakon nastupa gore navedenih stvarnih elemenata, ne upotrebljava za neku razumnu svrhu. Jedan plovni objekt može pretrpjeti takva oštećenja da bi se mogao smatrati podrtinom ukoliko se ne bi upotrebljavao za određenu svrhu. Npr. brod kojemu je požarom sve uništeno osim trupa. Trup je sigurno podrtina. Međutim to neće biti ako se on upotrebljava npr. za skladište, maonu ili neku drugu sličnu svrhu. Iz ovog proizlazi da stvar, pošto postane podrtina, može i bez posebne konstrukcione promjene opet izgubiti svoje svojstvo, isključivo na temelju činjenične upotrebe.

11. Poznato je da brod ima pravne karakteristike svoje individualizacije. Ovamo se obično ubrajaju ime ili oznaka, vrsta, luka pripadnosti i tonaža.²⁹ Kada brod postane podrtina sigurno je da izgubi sve ove znakove individualnosti. Izuzetak može, prema okolnostima, činiti jedino tonaža koja je uostalom stvarni pojam, jer se može dogoditi da i nakon pretrpljenog oštećenja ostaje ista. Ostali elementi individualnosti isključivo su pravne prirode i svojstveni jedino brodovima, a eventualno i ostalim plovnim objektima, pa gubitkom tog svojstva automatski prestaju i navedeni elementi.

Od svih pravnih karakteristika plovnog objekta nesumnjivo je najvažnija državna pripadnost. Ona je u stvari osnova za primjenu prava države čiju zastavu brod vije, a ujedno je i temelj za vršenje jurisdikcije drugih država.³⁰ Države same suvereno određuju elemente na temelju kojih će jedan brod imati pravo i dužnost vijanja zastave.³¹

U vezi se s ovim postavlja pitanje da li podrtine zadržavaju državnu pripadnost koju je brod imao. Problem se može, a i mora, promatrati sa stajališta međunarodnog i internog prava. Prvenstveno treba naglasiti da pojam državne pripadnosti broda nije nipošto identičan s vlašću odnosno bolje rečeno jurisdikcijom države nad njenim stvarima

²⁹ O tome pobliže npr. Brajković, Brod pravni pojam, cit. str. 713; Ripert, o.c., I, br. 312 i d.; Lefebvre d'Ovidio-Pescatore, Manuale di diritto della navigazione, Milano 1953, br. 162.

³⁰ O pojmu državne pripadnosti, Jakaša, Državna pripadnost trgovačkog broda, Zbornik za pomorsko pravo, Zagreb 1955, str. 109 i d.

³¹ Pobliže o tome Brajković-Pallua, Uvjeti za državnu pripadnost broda, Ljetopis JAZU, 1961, knj. 65, str. 225 i d. Zenevska konvencija o otvorenom moru ovo je pravno ograničila utoliko što traži da između broda i države mora postojati bitna veza koja se sastoji u stvarnom vršenju jurisdikcije i nadzora na tehničkom, upravnom i socijalnom području... Protiv tog stajališta međunarodni sud u Haagu od 8. VI 1960. Za kritiku ovog mišljenja Pallua, Savjetodavno mišljenje Međunarodnog suda od 8. VI 1960. i državna pripadnost trgovačkog broda, Jugoslavenska revija za međunarodno pravo, 1962, br. 1, str. 41 i d.

ili stvarima njenih državljana koje se nalaze izvan granica njenog teritorija. Državna pripadnost je ne samo kvantitetno jača nego i kvalitetno nešto drugo.³²

U okviru primjene međunarodnog prava govori se samo o državnoj pripadnosti broda. Nema do danas, barem koliko je nama poznato, jedne međunarodne definicije broda opće prirode, koja bi služila kao podloga za pridavanje pojma državne pripadnosti pojedinim plovnim objektima.³³

Iz toga se može logički zaključiti da međunarodno pravo prepušta državama da one same u svom internom pravu, normiraju koji će se sve objekti smatrati brodovima u smislu međunarodno-pravne aplikacije. To je nesumnjivo tačno. Ipak, čini nam se, da takvo stajalište ne može biti provedeno do svojih krajnjih konsekvencija na način da bi država bilo kojem objektu koji pluta mogla, relevantno za odnose međunarodnog prava, svojim propisima pridati pravno svojstvo broda. One su u svojem internom zakonodavstvu potpuno suverene, ali je drugo pitanje koliko će to biti obvezno i za druge države. Čini nam se da se državama u ovom pogledu moraju postaviti stanovite granice. Državna pripadnost, kao kvalificirana veza između države i broda koja se razlikuje od veze između države i drugih stvari, ima svoju određenu svrhu. Ta svrha opet ima svoju ekonomsku podlogu u omogućavanju odvijanja saobraćaja morskim putem. Prema tome državnu pripadnost mogu imati samo oni plovni objekti koji su u takvom stanju da mogu biti upotrebljavani za navedenu svrhu. Iz toga opet dalje proizlazi da podrtine, kao objekti koji ne mogu koristiti pomorskom saobraćaju, ne mogu imati ni državnu pripadnost.³⁴

Iz činjenice da podrtine nemaju državne pripadnosti, nipošto ne slijedi da su one u međunarodnom pravu bez zaštite i da država čiju su zastavu odnosi brodovi vijali, gubi nad njima svaku ingerenciju. Ako jedan predmet i izgubi specijalnu pravnu kvalifikaciju (u ovom slučaju kvalifikaciju broda dotično plovnog objekta općenito), ne znači da je on u međunarodnim pravnim odnosima postao *res nullius*. Podrtine, sa stajališta međunarodnog prava, postaju obične građansko-pravne stvari, pa odnosna država nad njima ima onu jurisdikciju koju ima i prema svim drugim stvarima koje se nalaze u njenom vlasništvu ili vlasništvu njenih državljana.

³² O tome поближе Јакаша, *ibidem*.

³³ U pojedinim ugovorima, pa i onima opće prirode postoje definicije broda, ali one vrijede samo za odnose normirane dotičnim ugovorom. Tako npr. Pravila za izbjegavanje sudara na moru u Pravilu 1-c) kažu da riječ brod »označuje svaku vrstu plovila, osim hidroavione na vodi, koje se upotrebljava ili se može upotrebljavati kao prijevozno sredstvo na vodi«. Isto tako posebnu definiciju ima i Međunarodni sanitarni pravilnik prema kojemu brod »označava pomorski brod ili brod koji je određen za unutrašnju plovidbu, koji obavlja međunarodno putovanje«.

³⁴ Protiv priznavanja podrtinama državne pripadnosti npr. Niboyet, *Traité de Droit international privé français*, sv. IV, Paris 1947, br. 1225, 1230, 1232 i 1234; Pontavice, o.c., str. 126.

Pravno je interesantniji, a svakako i kompliciraniji, slučaj kada je brod vijao zastavu države čiji vlasnici nisu njeni državljani.³⁵ Pitanje je naime da li država čiju je zastavu brod vijao zadržava prema podrtini i dalje svoju ingerenciju, ili se ona, u ovdje navedenim granicama, ravna prema vlasništvu. Mislimo da je ovo drugo stajalište prihvatljivije. Državna pripadnost broda ima, kako smo naveli, svoje opravdanje u odvijanju pomorske plovidbe. Kada taj razlog prestane, prestaju i preduvjeti za primjenu onih instituta koji su s time povezani. Dolaze dakle do primjene načela o zaštiti vlasništva vlastitih državljana.

12. Općenito je u pomorskom pravu prihvaćeno stajalište da brod zadržava svoj identitet iako se sukcesivno promijeni materijal od kojega je sagrađen.³⁶

Kako je u tom pogledu s podrtinom? Da li ona zadržava isti individualitet koji je imao i plovni objekt iz kojega je nastala. Treba, čini nam se, problem promatrati sa dvaju gledišta – pomorskog i građanskog prava. Što se tiče primjene pomorskog prava stvar je relativno jednostavna. Objekt je prestao biti predmet njegove reglementacije kao specifične stvari, pa gubi i svoju individualnost. Drukčije je u pogledu primjene građansko-pravnih instituta. Podrtina nije, kako smo već naveli, izgubila svojstvo stvari. Ta stvar nije nešto drugo nego što je bila dok je imala svojstvo broda.

Pitanje individualiteta podrtine važno je za primjenu građansko-pravnih i pomorsko-pravnih instituta. I dok objekt ima pravno svojstvo broda na njega se primjenjuju pojedini instituti građanskog prava.³⁷ Ti isti propisi se dakle moraju primjenjivati i na podrtinu. Ovamo npr. dolazi vlasništvo odnosno pravo korištenja. Tako se, među ostalim, ne može tvrditi da je podrtina, jer je izgubila pravo svojstvo broda, postala *res nullius*. Na njoj je ostao vlasnički odnos prema načelima građanskog prava. Pomorsko-pravni instituti se načelno ne primjenjuju. Primjenjivat će se samo oni koji se izričito protežu na podrtinu. Samo u tim granicama podrtina zadržava svoju pomorsko-pravnu individualnost u kontinuitetu s objektom od kojega je nastala.

13. Pomorski privilegiji su specifičan institut pomorskog prava.³⁸ Oni su nastali kao odraz uvjeta plovidbe, naime potrebe da one tražbine koje su, na ovaj ili onaj način vezane pomorskim poduzetništvom broda, dolaze do namirenja iz samoga broda i to prije ostalih potraživanja. Na

³⁵ Taj se slučaj najčešće nalazi kod tzv. jeftinih zastava. O tome pobježe Roux, *Les pavillons de complaisance*, Paris 1961, *passim*.

³⁶ Npr. Brunetti, o.c., I, br. 89; Lefebvre d'Ovidio-Pescatore, o.c., br. 195. To je načelo bilo poznato i u rimskom pravu. »Naven. si adeo saepe reflecta esset et nulla tabula eadem permaneret, quae non nova fuisset, nihilominus eandem navem esse extimari«, Dig 5, 1, 76.

³⁷ Špehar, *Odgovornost brodarar*, Zagreb 1939, br. 9 i 10.

³⁸ Pobježe o ovom institutu Pallua, *Privilegiji na brodu*, Zbornik za pomorsko pravo, Zagreb 1958, str. 65–136.

taj se način povećava poslovni kredit poduzetnika.³⁹ Ako s ovog stajališta promatramo problem, morali bismo zaključiti da pomorski privilegiji mogu biti samo vezani uz brodove. Čim prestane pomorsko poduzetništvo, a ono je nužno povezano s pojmom broda, prestaju i svi oni odnosi koji su s tim poduzetništvom specifično povezani, pa tako i privilegiji. Ipak se u teoriji i praksi obično misli da i podrtnine mogu biti opterećene prije nastalim privilegijem.⁴⁰

Ovdje se, u stvari, postavljaju dva pitanja: da li će privilegiji utrnuti ako brod stekne svojstvo podrtnine i pod kojim uvjetima te da li privilegirane tražbine mogu nastati i na samoj podrtnini.

Sva gore citirana mišljenja dotično propisi, odnose se uglavnom na prvo pitanje. Treba da se doda još samo to da prema nekima privilegij može postojati na podrtnini koja se može individualizirati.⁴¹ Polazeći sa strogo formalističkog stajališta morali bismo zaključiti da prestankom pravnog svojstva broda prestaju i privilegiji. Ako je naime za postanak privilegija bitno potrebno da objekt na koji se privilegij odnosi ima pravno svojstvo broda, logički bi moralo slijediti da kada objekt izgubi to svojstvo nema više ni privilegija. Za obratno stajalište govore prvenstveno razlozi pravednosti. Ako su naime neke tražbine tako značajne za pomorsku plovidbu da ih je potrebno osigurati jednim od najefikasnijih pravnih načina osiguranja, bilo bi zaista potpuno nepravedno kada se privilegirani vjerovnici ne bi mogli naplatiti od postojeće imovinske mase bez obzira na njenu pravnu kvalifikaciju. Za taj razlog može se naći i pravno obrazloženje. Privilegij naime stvara direktan odnos između osobe i određene stvari (broda) koji ima sve karakteristike jednoga građanskog stvarno-pravnog instituta. Jednom stvoreni stvarno-pravni odnos ne prestaje sve dotle dok stvar postoji. S tog stajališta nije važna pravna karakteristika stvari. Samo njena potpuna propast uvjetuje i prestanak stvarnog prava. Ne mislimo na propast u smislu gubitka određene pravne kvalifikacije već na fizičku propast odnosno gubitak.⁴²

Polazeći s formalnog stajališta na drugo pitanje moramo odgovoriti negativno. Budući da se radi o privilegijima koji nastaju na brodu, logički slijedi da ne mogu nastati na objektu koji nema tog svojstva.⁴³ Međutim privilegirane tražbine su takve naravi da mogu, mutatis mu-

³⁹ Ripert, o.c., I, br. 1103; Brunetti, o.c., I, br. 156.

⁴⁰ Npr. Pallua, o.c., str. 97; Ripert, o.c., br. 1152; Brunetti, o.c., I, br. 160; Lefebvre d'Ovidio-Pescatore, o.c., br. 587; zakoni njemački, čl. 756; skandinavski, čl. 268; talijanski, čl. 519. Naša Uredba sa zakonskom snagom o stvarnim pravima na brodu i pomorskim privilegijima od 1939. također stoji na tom stajalištu, jer kada nabraja razloge prestanka privilegija (§ 17), ne navodi propast broda.

⁴¹ Pallua, o.c., str. 97; u istom smislu Desjardins, *Traité de droit maritime*, 1878, I, br. 166; donekle protivno Ripert, o.c., I, br. 1152; Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit commercial*, Paris 1935, V, br. 1711.

⁴² Npr. potonuće broda na velikoj dubini ili potpuno uništenje jednoga drvenog broda od požara.

⁴³ U istom smislu Pontavice, o.c., br. 292, koji pak u okviru francuskog prava, drži da se na podrtninama mogu osnivati privilegiji građanskog prava.

tandis, nastati i u vezi s podrtinama.⁴⁴ Treba dakle i ovaj problem prvenstveno rješavati sa stajališta praktičnosti tj. da li bi bilo oportuno, odnosno eventualno čak i nužno, i na objekte koji imaju svojstvo podrtine protegnuti neke ili sve privilegirane tražbine. Trebalo bi razlikovati ugovorne i vanugovorne obaveze. Što se tiče ugovornih obveza nema nekog posebno opravdanog razloga da se odnosne tražbine privilegiraju. Sukontrahent zna da se ne radi o brodu, pa kad i unatoč tome pristane na kreditiranje ne može zahtijevati da se na njegovu tražbinu primijeni poseban režim koji vrijedi samo za brodove. Nema ni stvarnog razloga za takvo privilegiranje. Privilegiji su, kako smo naveli, rezultat potrebe što efikasnijeg kreditiranja i održavanja normalne pomorske plovidbe. Kod podrtina se o normalnoj plovidbi ne može ni govoriti, pa je dovoljna ona zaštita koju pruža opće građansko pravo.

Kod vanugovornih obveza situacija je donekle drukčija. Privilegij za te tražbine ima svoje opravdanje u pribavljenoj koristi za trećega ili pak u pretrpljenoj šteti. Ne uzimajući u obzir tražbine prvoga razreda (sudske takse i druga javno-pravna podavanja) koje su privilegirane iz specifičnih razloga, može se raditi o tražbinama trećeg i četvrtog razreda. U treći razred spadaju: nagrade koje se duguju za spasavanje i pomoć na moru kao i doprinos koji tereti brod iz zajedničkih havarija, a u četvrti tražbine iz naknade štete zbog sudara brodova i zbog drugih nezgoda plovidbe kao i naknada štete nanesene napravama luka, dokovima i plovnim putevima.

Nagrada za spasavanje i pomoć može nastati iz ugovornih i vanugovornih odnosa. Međutim sa stajališta, koje nas ovdje interesira, nije relevantno da li se radi o jednom ili drugom slučaju. Ako se radi o ugovornom spasavanju vrijedi sve ono što i za druge ugovorne tražbine. Ukoliko spasavatelj bez ugovora pristupa spasavanju, a to je dobrovoljno učinio, dolazi se do istog rezultata kao i kada je spasavanje bilo izvršeno na osnovu ugovora. Taj rezultat proizlazi isključivo s pravne tačke gledišta. Drugo je pitanje da li bi to bilo ekonomski ili uopće stvarno opravdano. Za postojanje privilegija, s ovog stajališta, govori okolnost da je spasavatelj ipak pridonio imovinsku korist vlasniku, odnosno organu korištenja podrtine. U ovome je situacija identična s brodovima. Stvar je zakonodavca da se odluči za jedno ili drugo rješenje. Ako pozitivni propisi podvrgavaju spasavanje podrtina istom pravnom režimu kao i spasavanje brodova, tada se primjena propisa o privilegijama nameće

⁴⁴ Pallua, polazeći sa stajališta da je brod za svrhe primjene instituta o privilegijama »svaki plovni objekt koji je po propisima čl. 2, 4 i 8 Uredbe o upisu pomorskih brodova i čamaca FNRJ u upisnik brodova« (str. 96) drži da »plovni objekti koji nisu brodovi u naznačenom smislu, ne bi mogli biti opterećeni privilegijima, ali će moći biti opterećen privilegijem svaki u upisnik upisani brod tako dugo dok je upisan, pa makar više ne bi bio upotrebljavan u plovidbene svrhe«. (o.c., str. 97). Slažemo se s načelnim stajalištem pisca da privilegiji mogu nastati samo na brodu ali nam se čini, iz razloga koji se u tekstu navode, da je citirana definicija broda, i sa stajališta primjene propisa o privilegijima preuska. Bilo bi pravilnije govoriti o objektu koji po svojoj veličini i konstrukciji odgovara onim uvjetima koji se traže za upis u upisnik.

sama po sebi. Ukoliko bi se prihvatilo pozitivno stajalište trebalo bi, iz gore navedenih razloga, u propisima o spasavanju dati takvu definiciju broda koja bi obuhvatila i podrtine.

Iz sudara nastaju tipične vanugovorne tražbine. One su takve prirode da ne samo omogućavaju, nego, mogli bismo kazati, upravo i nameću privilegij na podrtini. Za brod koji u sudaru s podrtinom pretrpi štetu, a pod pretpostavkom da na naknadu ima pravo, potpuno je irelevantno koju pravnu kvalifikaciju ima objekt s kojim se sudario. Svi oni razlozi koji govore za ovaj privilegij prema brodu, vrijede i za podrtine.

Potpuno je ista situacija i s tražbinama za štete nanesene napravama luka, dokovima i plovnim putovima.

14. Privilegiju je, *mutatis mutandis*, u pogledu stvarnog pravnog djelovanja, veoma srodan institut pomorskih hipoteka. One načelno mogu nastati ugovorom ili sudskom odlukom, a postoje samo ako su upisane u upisnik brodova.⁴⁵ I kod njih se, načelno, mogu postaviti ista pitanja kao i kod privilegija tj. da li se podrtina može opteretiti hipotekom te da li ona ostaje na podrtini koja je nastala od broda koji je bio s hipotekom opterećen.

Na prvo pitanje odgovor je jednostavan. Ako naime hipoteka nastaje samo upisom u upisnik, a kako podrtine u upisniku nisu upisane proizlazi logički da se ne mogu na njima hipoteke ni osnovati.

U pogledu drugog problema mišljenja su podijeljena. Neki drže da hipoteka ostaje i dalje.⁴⁶ Drugi su obratnog mišljenja.⁴⁷

To stajalište nesumnjivo proizlazi iz pravne prirode hipoteke, a osobito u onim pravnim sistemima kod kojih postoji, kao što je to slučaj u našem pravu, knjižni režim za stvarno-pravne odnose na brodu. Ako je postanak hipoteke uvjetovan upisom u upisnik, tada je i za njeno postojanje upis bitna pretpostavka. Međutim dok je objekt upisan, bit će opterećen hipotekom bez obzira da li se može još smatrati brodom ili podrtinom.⁴⁸ To je međutim u praksi bez neke osobite važnosti, jer će se redovito, brod koji je postao podrtina, brisati iz upisnika.⁴⁹

⁴⁵ O hipotekama pobježe Pallua, Hipoteka i privilegiji na brod pred uzakonjenjem projekta pom. trg. zakona, Mjesečnik, 1937, br. 4 i 5.

⁴⁶ Smeesters-Winkelmolen, Droit Maritime et Droit Fluvial, Bruxelles 1929, I, br. 62; Pontavice, o.c., br. 292.

⁴⁷ Npr. Ripert, o.c., I, br. 1089; Brunetti, o.c., I, br. 190; Lefebvre d'Ovidio-Pescatore, o.c., br. 614; Abraham, Die Schiffshypothek in deutschen und ausländischen Recht, Stuttgart i Köln, 1950, str. 278, prema kojemu hipoteka prestaje potpunom propašću broda i njegovim brisanjem zbog potpune nesposobnosti za plovidbu. Prema našoj uredbi od 1939. hipoteka, među ostalim, prestaje i »kada je brod konačno brisan iz upisnika brodova«. (§ 33) Isto tako i u talijanskom pravu na osnovi čl. 2878 Građanskog zakonika. O tome pobježe Lefebvre d'Ovidio-Pescatore, o.c., br. 614.

⁴⁸ Isto tako Abraham, o.c., str. 279.

⁴⁹ § 49, st. 5. Uredbe o upisima stvarnih prava na brodu i odnosnom postupku određuje da se u slučaju pronalaska brisane podrtine na njoj ostvaruju upisana stvarna prava koja su postojala u trenutku brisanja prema redu prvenstva koji im je u tom trenutku pripadao.

I ovdje se može postaviti pitanje da li ovakvo formalističko rješenje uvijek odgovara i zahtjevima pravednosti. Čini nam se, da s ovog stajališta trpi od velikih nedostataka. Nije opravdano da jedan ili više hipotekarnih vjerovnika gube svoju realnu sigurnost isključivo iz formalnih razloga, ako i dalje postoji stvar koja je bila hipotekom opterećena.⁵⁰

Protiv formalističkog stajališta govori i institut uzgrednosti broda na koji se hipoteka proteže. Pod uzgrednostima se smatraju oštete koje se duguju brodovlasniku za još nepopravljena materijalna oštećenja broda, te štete koje se duguju brodovlasniku za zajedničke havarije ukoliko se one sastoje od još nepopravljenih materijalnih oštećenja.⁵¹ Osim toga »ako nije drukčije ugovoreno, hipoteka se prostire i na svote koje iz osiguranja broda pripadaju brodovlasniku.«⁵² Kod ovih svota o nekom knjižnom režimu ne može biti ni govora. Ako dakle hipoteka u tim slučajevima postoji i bez upisa, nema razloga koji bi priječio njeno postojanje i na objektu koji je brisan iz upisnika a bio je za vrijeme upisa opterećen hipotekom.

15. Više je teoretskog nego praktičnog značenja pitanje da li se i u kojem opsegu na podrtine primjenjuju propisi o iskorištavanju brodova, jer se, redovito, samo teoretski daje zamisliti slučaj sklapanja ovakvih pravnih poslova u vezi s podrtinama. Naš zakon koji regulira tu materiju govori o ugovorima »o iskorištavanju pomorskih brodova«. (Čl. 1 Zakona o ugovorima o iskorištavanju pomorskih brodova): Prema istom zakonu »brod je svaki plovni objekt podesan za plovidbu morem«. (Čl. 8, t. 1). Iz toga proizlazi da će se propisi navedenog zakona primjenjivati samo na objekte koji odgovaraju zakonskoj definiciji broda. A objekt koji nije »podesan za plovidbu morem« je upravo podrtina. Stvaranje zakonske definicije broda, u okviru primjene citiranog zakona, upravo govori za to da se njegova aplikacija isključuje za prijevoze koji se vrše podrtinama, i koje normalno nisu sposobne za navigaciju. Da su se htjeli obuhvatiti prijevozi i s ovim objektima, onda ili ne bi trebalo uopće postavljati zakonsku definiciju broda ili je takva definicija trebala obuhvatiti sve objekte koji i teoretski mogu doći u obzir za prijevoz.

Drugo je pitanje koji se sve plovni objekti mogu smatrati podesnim za plovidbu morem. Iz same činjenice da jedan objekt obavlja prijevoz, ne znači da je i za takav prijevoz sposoban. Mislimo da je zakon imao u vidu načelnu sposobnost objekta, a ne samo sposobnost za konkretni izuzetni slučaj.

Ako se radi o prijevozu s objektom koji ne odgovara citiranoj definiciji broda mislimo da će se primjenjivati propisi građanskog prava. Ipak će sudac doći u priliku da za pojedino konkretno pitanje primijeni, putem analogije, propise o iskorištavanju brodova ili pak ugovorne odredbe

⁵⁰ Isto tako Abraham, o.c., str. 279, koji kaže da zbog nepravednosti takvog rješenja prema založnim vjerovnicima, založno pravo ostaje i nakon brisanja, ali s nesigurnim djelovanjem.

⁵¹ § 29 Uredbe od 1939.

⁵² § 36. Uredbe od 1939. god.

stranaka. Kod svega ovoga je najvažnije spomenuti samo to da kogentni propisi o iskorištavanju pomorskih brodova neće, naročito ako se radi o onima, koji idu na štetu brodaru, moći da budu striktno primjenjivani.

Koliko god ova pitanja s teoretskog stajališta mogu biti interesantna, njihova skoro nikakva praktična vrijednost, čini suvišnim svako zalaženje u detaljniju analizu pojedinih problema.

16. U teoriji je zastupano stajalište da se propisi o zajedničkim havarijama ne odnose na podrtine.⁵³ To mišljenje proizlazi iz pojma podrtine koji citirani pisci zastupaju, naime da se o podrtini može govoriti samo onda ako je plovni objekt napušten. Kod napuštenog objekta pak ne može biti voljnog akta žrtve odnosno troškova koji je element bitan preduvjet za primjenu instituta zajedničke havarije.

Ako se naprotiv drži da se može raditi o podrtini i ako objekt nije napušten, moramo, čini se, doći do obratnog rezultata. Kod nenapuštenih podrtina mogu se stjecati svi bitni elementi zajedničke havarije. Razlika između broda i podrtine isključivo je stvarnog karaktera. Brod je naime redovito veće vrijednosti nego podrtina, pa će i vrijednost participacije brodova u pasivnu odnosno, prema prilikama, i u aktivnu masu biti veća. Podrtina, koliko god bila u odnosu na brod od kojeg je nastala, oštećena, i dosljedno tome manje vrijedna, ipak se ne može tvrditi da je bez ikakve vrijednosti, pa prema tome i može biti oštećena u korist tereta. I obratno teret može biti oštećen u korist podrtine. Sve su to elementi koji omogućuju primjenu instituta zajedničke havarije.

Pitanje se opravdanije može postaviti s drugog stajališta. Da li institut zajedničke havarije, kao tipični institut pomorskog prava, može biti primjenjivan na objekte koji nisu brodovi u pravnom smislu riječi. Moramo, čini nam se razlikovati slučajeve kada se radi o podrtini koja je takvom postala tokom putovanja, od slučajeva kada se teret ukreca na podrtinu.

Kod prve pretpostavke problem se ne može ni postaviti. Jednom uspostavljena zajednica broda i tereta, a sa gledišta zajedničke havarije, traje sve dok se teret i fizički ne odijeli od broda.⁵⁴ Nije važno u kakvom se stanju nalazi brod u momentu prestanka zajednice. Štaviše nisu nipošto rijetki slučajevi da brod bude u oštećenom stanju. Stupanj njegove oštećenosti ne može u nikojem slučaju isključiti primjenu načela zajedničke havarije. Štaviše što se tiče oštećenja, koje je eventualno namjerno učinjeno, postoji i temeljiti razlog za tu primjenu.

Za drugu pretpostavku vrijedi uglavnom ono što je rečeno i za ugovore o iskorištavanju brodova, jer je primjena principa zajedničke havarije rezultat prethodno uspostavljenog odnosa iz prijevoznog posla. Načelno dakle treba isključiti primjenu ovog instituta. Međutim s obzirom na

⁵³ Pontavice, o.c., br. 37, 340 i 341; Ripert, o.c., III, br. 2299.

⁵⁴ Npr. Brunetti, o.c., III/2 br. 655.

njegovu dispozitivnu prirodu, stranke mogu ugovoriti da se i u tim slučajevima primjenjuje. Inače gdje toga nema primijenit će se eventualno načela građanskog prava o neopravdanom obogaćenju.

17. Prema našem pravu (čl. 8, t. 2. Zakona o ugovorima o iskorištavanju pomorskih brodova) »brodar je fizička ili pravna osoba koja je kao posjednik broda nosilac plovidbenog pothvata«. Bitna su dakle za ovaj pojam dva elementa: a) posjed broda i b) plovidbeno poduzetništvo.⁵⁵ Kod podrtina nema ni jedne ni druge pretpostavke. U prvom redu ne radi se o brodu pa prema tome ne dolazi u obzir ni plovidbeno poduzetništvo, koje se može odvijati isključivo pomoću brodova.

Ako odnosna osoba nema svojstvo brodarka, na nju se ne mogu primijeniti ni one odredbe pomorskog prava za čiju je primjenu svojstvo brodarka jedan od bitnih preduvjeta. Dosljednom primjenom tog principa morali bismo zaključiti da se neće primijeniti ni jedan pomorsko-pravni institut, jer oni, na koncu konca, normiraju isključivo odnose koji se direktno tiču pomorskog poduzetništva. Izuzetak bi činili jedino stvarno-pravni odnosi u gore navedenim granicama, jer se instituti koji te odnose reguliraju tiču stvari kao takve, a ne samog poduzetništva. Prema našoj koncepciji podrtine, naime da se mora raditi o objektu u većoj mjeri nesposobnom za plovidbu, mogu se, i to ne samo teoretski, zamisliti slučajevi da posjednik broda ne bude ujedno i pomorski poduzetnik.⁵⁶ To poduzetništvo bit će regulirano propisima one grane prava kojoj po svojoj prirodi odgovara. Ipak od tog pravila mora postojati, čini nam se, nekoliko izuzetaka. Pomorsko pravo naime ne može, a niti smije, prijeći preko činjenice da podrtine, premda su izgubile pravno svojstvo broda, ipak mogu biti na moru ili pod morem, dakle u prostoru, na kojem se odnosi prvenstveno reguliraju odredbama pomorskog prava. Ti se propisi tiču dijelom imovinskog, a dijelom pomorsko-upravnog prava.

18. Najglavniji propisi pomorsko-imovinskog prava koji se odnose na podrtine svakako su oni o ograničenju brodarkove odgovornosti.⁵⁷

U teoriji i praksi pomorskog prava je inače do danas bilo sporno da li se može ograničiti odgovornost za štetu nastalu u vezi s podrtinama.⁵⁸ Taj problem je sada riješila Međunarodna konvencija o ograničenju odgovornosti vlasnika morskih brodova od 1957. i to u pravcu mogućnosti ograničenja. Ona, naime, dopušta ograničenje odgovornosti i za tražbine koje nastanu iz svake obveze ili odgovornosti nametnutih

⁵⁵ O tome pobliže npr. Brajković, Problem brodarka i njegove odgovornosti de iure condendo, Ugovori o iskorištavanju brodova na moru, Zagreb 1951, str. 59 i d.; Brunetti, o.c., II, br. 191 i d.; Lefebvre d'Ovidio-Pescatore, o.c., br. 227 i 228; Smeesters-Winkelmolen, o.c., I, br. 152 i d.

⁵⁶ Npr. slučaj upotrebe broda za skladište.

⁵⁷ O pojmu ograničenja odgovornosti brodarka i problemima koji se u vezi s tim pojavljuju npr. Pallua-Jakaša, Ograničenja odgovornosti brodarka za štete de lege ferenda, Pravni zbornik, br. 2-3/1962, str. 43 i d.

⁵⁸ O tome pobliže npr. Ripert, II, br. 1258, bis; Villeueau, L'abandon des épaves maritimes, Droit maritime français, 1963, str. 259 i d.

zakonom koji se odnosi na uklanjanje podrtina i koje se tiču dizanja, uklanjanja ili uništenja potopljenog, nasukanog ili napuštenog broda (čl. 1.).⁵⁹

Udara u oči da se odjelito spominju podrtine, a odjelito potonuli, nasukani ili napušteni brodovi. Na taj način su obuhvaćeni svi objekti koji mogu doći u obzir bez obzira na eventualna, a vrlo vjerojatno moguća, različita shvaćanja o pojmu podrtine.

Da bi se mogla ograničiti odgovornost na temelju navedenih tražbina potrebno je da se ispune ove pretpostavke:

a) Da se radi o tačno navedenim tražbinama. Te su tražbine ujedno i najtipičnije koje u praksi mogu doći u obzir. Iz formulacije citiranog mjesta proizlazi da za druge tražbne brodar, odnosno koja druga s njim u ovom pogledu izjednačena osoba, neće moći da ograniči svoju odgovornost. U grupu neobuhvaćenih slučajeva najčešće će doći u obzir šteta uzrokovana od sudara. I bez obzira na okolnost da li će se sudar broda i podrtine prosuđivati prema propisima pomorskog ili građanskog prava, primjena principa ograničene odgovornosti neće biti moguća. Ograničenje odgovornosti u vezi s podrtinama, isključivo na gore navedene slučajeve, proizlazi iz okolnosti da konvencija kod ostalih tražbina kod kojih postoji mogućnost ograničenja, izričito spominje samo brodove. Ako izričito navodi i podrtine, znači da čini razliku između tih dvaju pojmova pa pod izrazom »brod« ne obuhvaća i podrtine.

Može se postaviti pitanje da li će država internim pravom moći da proširi ograničenje odgovornosti i na sve slučajeve u vezi s podrtinom. Što se tiče odnosa kod kojih ne dolazi u obzir element inozemnosti jasno je da će to pravo imati. Obratno, tako proširenje neće biti dopustivo u odnosima s elementom inozemnosti, jer konvencija nije normiranje izričito neobuhvaćenih slučajeva ostavila na rješavanje internom pravu, već je za njih, ukoliko nema specijalnih propisa međunarodnog karaktera, statuirala princip neograničene odgovornosti.

b) Da su odnosne obveze dotične odgovornosti nametnute od zakona. Htjelo se isključiti ugovorne obveze koje brodar preuzme pa makar i u izvršenju svoje zakonske dužnosti. Za ove odnose vrijedit će princip građanskog prava o neograničenoj odgovornosti. Pod obvezom treba da se shvati zakonska dužnost uklanjanja, dizanja ili uništenja odnosnih objekata. S obzirom na to da su ugovorni odnosi isključeni od ograničenja, proizlazi da će se ograničenje odgovornosti moći da ostvari samo kada mjesto brodarka pristupe odnosnim radnjama, a na temelju posto-

⁵⁹ Vlade Poljske, Jugoslavije, Ujedinjenog Kraljevstva, Australije, Kanade, Italije, Španjolske, Belgije i Izraela izrazile su želju da stave rezervu prema kojoj bi bile ovlaštene isključiti od primjene konvencije obveze i odgovornosti predviđene u čl. 1 § 1, st. c) Konvencije. Konferencija je u sjednici od 9. X 1957. jednoglasno usvojila dopustivost tih rezervi. (Conférence Diplomatique de Droit Maritime - Dixième Session Bruxelles 1957; Izdanje Ministarstva vanjskih poslova Belgije, Bruxelles 1958, str 393.) Zaključni protokol u st. 2, sl. a) pripušta rezervu za isključenje primjene čl. 1 § 1, sl. c). (Isto str. 480).

ječih propisa, nadležni organi. Pojam »odgovornost« u tom slučaju obuhvaća vanugovornu odgovornost vlasnika odnosno neke druge osobe koja za podrtinu odgovara. Npr. štete od nasukanja, sudara itd.

Da li je ovakvo stajalište konvencije opravdano? Mislimo da jest. Sigurno je potpuno utemeljeno: ne dopuštati ograničenje odgovornosti izvan navedenih slučajeva. Ako naime ograničenje odgovornosti slijedi iz ekonomskih potreba plovidbenog poduzetništva, gdje takvog poduzetništva nema, nema ni opravdanja ovog instituta.⁶⁰

U pomorskom pravu vrijedi princip ograničenja odgovornosti i u ugovornim odnosima pa bi se moglo postaviti pitanje radi kojih razloga nije i kod ugovora u vezi s podrtinama prihvaćeno isto načelo. Moramo priznati da ograničenje odgovornosti u ugovornim odnosima predstavlja izuzetak koji nalazi svoje opravdanje samo u specifičnim odnosima transporta, u prvom redu u pomorskoj plovidbi, i protivi se načelima građanskog prava. Budući da se u tražbinama o kojima je ovdje riječ ne radi o specifičnim odnosima pomorskog poduzetništva, nema razloga da se odstupi od načela građanskog prava. Ipak, upravo u vezi s tim, u stajalištu konvencije vidimo jednu anomaliju. Konkretno: kada brodar zadovoljava svoje zakonske dužnosti i sklopi ugovor za uklanjanje odnosno uništenje ili vađenje podrtine, odgovarat će neograničeno. Ukoliko je pak nemaran, pa se o podrtini ne stara, pa treće osobe pretrpe štetu, postoji mogućnost da ograniči svoju odgovornost. Štaviše ako nadležni organ naredi da se ukloni podrtina, i u tom smislu sklopi ugovor, taj će organ za preuzete obaveze odgovarati neograničeno, a nemarni brodar prema njemu samo ograničeno. To znači da bi zajednica morala snositi štetne posljedice brodarove nemarnosti.

Konvencija i u još jednom pitanju nije potpuno jasna. Prema njenom čl. 1, st. 1 brodar ne može ograničiti svoju odgovornost ako se radi o njegovoj »faute personnelle« (u engleskom tekstu »actual fault or privity«).⁶¹ Radi se osobnoj krivnji broдача. Kod odgovornosti u vezi s podrtinama koju brodar može ograničiti, uvijek će se raditi o njegovoj osobnoj krivnji. Bit će kriv što nije poduzeo potrebne mjere da se podrtina otkloni ili uništi. Inače da je te mjere poduzeo ne bi došlo do zakonske odgovornosti. Čini se, da u tim slučajevima brodar može ograničiti svoju odgovornost iako se radi o njegovoj osobnoj krivnji. Takvo rješenje ne čini nam se ni logično ni opravdano.

19. Da li se i za eventualno osiguranje podrtine primjenjuju propisi odnosno načela o pomorskom osiguranju? Ne može se, barem teoretski, isključiti slučaj osiguranja podrtine.⁶² Poznato je jedno od temeljnih načela imovinskog osiguranja, pa tako i pomorskog, da stranke mogu, osim relativno rijetkih izuzetaka, ugovor o osiguranju sklopiti prema vlastitoj

⁶⁰ O tome pobje Pallua-Jakaša, o.c., str. 46.

⁶¹ O tom pojmu pobje Pallua-Jakaša, o.c., str. 70-72.

⁶² Npr. jedna podrtina velike vrijednosti leži nasukana na mjestu gdje postoji opasnost da se potopi na veliku dubinu i tako bude konačno izgubljena. Njen vlasnik je želi spasiti te ima osigurljiv interes pa može sklopiti ugovor o osiguranju.

volji. Postoje i police koje izričito osiguravaju podrtinu.⁶³ U vezi s tim treba zauzeti stajalište o samo jednom načelnom pitanju: da li osiguranje podrtine treba smatrati kao pomorsko osiguranje ili kao jedan od mogućih oblika imovinskog osiguranja općenito? Pri pomorskom osiguranju redovito se govori o osiguranju broda.⁶⁴ Pisci tumače što se sve obuhvaća pod pojmom broda u smislu osiguranja, ali nijedan ne tvrdi da su pod tim pojmom obuhvaćene i podrtine. To potpuno opravdano proizlazi iz okolnosti da je specifični oblik ovog osiguranja uvjetovan osobitostima pomorskog poduzetništva,⁶⁵ koje se može obavljati samo pomoću brodova. Prema tome ako stranke ništa posebno ne ugovore, osiguranje podrtina će se morati smatrati kao jedna forma imovinskog osiguranja općenito. Ipak, s obzirom na dispozitivnost ovog instituta, strankama nije zabranjeno da i podrtine podvrgnu propisima pomorskog osiguranja.

20. Jedan od najčešćih, a posve sigurno i ekonomski najvažnijih uzroka vanugovorne odgovornosti na moru je sudar. Taj je institut normiran specifičnim propisima koji ga često razlikuju od sličnih instituta građanskog ili nekih drugih grana prava. I pri sudaru se za problem koji nas ovdje interesira može postaviti pitanje da li se norme pomorskog prava mogu primijeniti pri sudaru s podrtinama. U teoriji je, može se reći, neprijeporno stajalište da se, za primjenu specifičnih odredaba ovog instituta, mora raditi o sudaru između brodova.⁶⁶ Ne samo ekonomski, nego i tehnički uvjeti pomorske plovidbe zahtijevaju da se posebni instituti pomorskog prava primjenjuju samo kada su u sudaru brodovi. Podrtine s tog stajališta ne mogu s brodovima biti izjednačene.⁶⁷ Na podrtine se dakle primjenjuju načela građanskog prava o naknadi štete i to bez obzira da li su u sudaru dvije podrtine ili se jedna podrtina sudari s brodom. Naš zakonodavac ne mora, pri normiranju instituta sudara, ulaziti u problem podrtine. Bit će dovoljno samo definiciju pojma sudara ograničiti na brodove. To će se moći najlakše postići ako se u zakon unese adekvatna definicija broda. Štinja zakona što se tiče podrtina omogućit će primjenu bilo građanskog prava bilo nekoga drugog posebnog propisa.

⁶³ O tome pobježe Pontavice, o.c., br. 351 i d.

⁶⁴ Npr. Tambača, Pomorsko osiguranje (skripta) br. 30; Ripert, o.c., III, br. 2497; Lefebvre d'Ovidio-Pescatore, o.c., br. 527; Brunetti, o.c., III/2, br. 944; De Smet, *Traité théorique et pratique des assurances maritimes*, Paris 1959, sv. I, br. 194.

⁶⁵ Npr. Brunetti, o.c., III/2, br. 306 i 307.

⁶⁶ Npr. Lovričević, *Pravila za izbjegavanje sudara na moru*, Split 1953, str. 8; Smeesters-Winkelmolen, o.c., III, br. 1147; Bissaldi, *L'urto di navi*, Milano 1939, br. 18; Brunetti, o.c., III/2, br. 742; Ripert, o.c., III, br. 2070.

⁶⁷ Neki pisci izričito isključuju podrtine. Npr. Ripert, o.c., III, br. 2070, a drugi daju takvu definiciju broda da su podrtine same po sebi isključene. Npr. Brunetti, o.c., III/2, br. 742, koji kaže da se mora raditi o »srazu između brodova koji imaju zaista takvu strukturu i namjenu«. U istom smislu Abraham, o.c., I, str. 229-230; Pontavice, o.c., br. 37.

Prema čl. 16 Uredbe o redu u lukama »Za štete pričinjene pomorskim znacima, podvodnim kablovima, vodovodnim i plinskim cijevima, obali i uopće svim lučkim uređenjima i napravama koje nanese brod, brodski članci i drugi plovni i plutajući objekti u službi broda ili članovi posade u vršenju službe, odgovara brodar, brodovlasnik odnosno organ upravljanja brodom koji je pričinio štetu. Odgovornost za štetu utvrđuje se na podlozi utvrđene činjenice da je brod pričinio štetu«. Prvi dio prve rečenice o dužnosti naknade štete ni nema nekoga praktičnog značaja. Ta dužnost proizlazi iz načela građanskog prava. Važniji je drugi dio prema kojemu solidarno odgovaraju sve tamo navedene osobe, bez obzira na njihov međusobni interni odnos. Od najveće je važnosti druga rečenica koja statuirá skoro apsolutan princip odgovornosti na temelju kauzaliteta.⁶⁸

Da li se ovaj član odnosi i na podrtine? Protiv takve primjene govori gramatičko tumačenje. Govori se, osim o brodovima, i o drugim plovnim i plutajućim objektima, ali kako se odmah nadodaje da se oni nalaze »u službi broda« podrtine pod ovim izrazima ne mogu biti obuhvaćene, jer se one nikada normalno ne nalaze u službi broda. Ipak nam se čini da ovakvo tumačenje ne bi odgovaralo intencijama uredbe. Svrha je odnosnog propisa da se, zbog javnih interesa, u što većoj mjeri zaštite navedene naprave i postrojenja. Pri tomu pravne i tehničke karakteristike broda nisu nipošto relevantne. I citirani propis uz brodove navodi i one objekte koji nemaju specifičnosti broda u užem smislu. Ako s tog stajališta promatramo stvar, morat ćemo, čini nam se, zaključiti da se navedeno načelo odnosi na podrtine, jer i one mogu biti isto toliko opasne kao i brodovi, a eventualno, prema prilikama, i opasnije.

U najužoj vezi sa sudarom je i pitanje da li se i na podrtine primjenjuju propisi o izbjegavanju sudara na moru. Iz same činjenice da se na njih ne primjenjuju propisi o naknadi štete uzrokovane od sudara još ne proizlazi da se neće primjenjivati i pravila o izbjegavanju sudara. Dok su prvi propisi imovinsko-pravnog karaktera, drugi imaju administrativno-pravni značaj. Na administrativno-pravni značaj pravila za izbjegavanje sudara na moru ne utječe činjenica što će ona redovito biti odlučna za prosuđivanje krivnje za sudar, pa prema tome i za dužnost naknade štete. Obično se drži da se pravila ne odnose na podrtine.⁶⁹ Prilično je sigurno da se sama podrtina ne može uklopiti u pravila o manevriranju, jer je za manevriranje nesposobna. Mogla bi, načelno, udovoljavati propisima o isticanju svjetla i ostalih oznaka. Ako se radi o napuštenoj podrtini tada ni to ne dolazi u obzir. Mislimo da nema nikakve zapreke da se pravila o isticanju svjetala i oznaka primjenjuju i na podrtinu koju posada nije napustila. Iz doslovnog tumačenja teksta pravila, a naročito iz definicije broda proizlazilo bi protivno. Unatoč tome skloniji smo prihvatiti obratno stajalište. Pri eventualnom sudaru izme-

⁶⁸ O tome pobježe Jakaša, Nekoliko napomena povodom objavljenja Uredbe o izmjenama i dopunama Uredbe o redu u lukama, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, Zagreb 1958, br. 3-4, str. 242 i d.

⁶⁹ Npr. Pontavice, o.c., br. 38.

du broda i podrtine sigurno je da će se postaviti pitanje krivnje te posljednje i to bez obzira na okolnost koji će se propisi primijeniti za utvrđivanje dužnosti naknade štete. Osoba odgovorna za podrtinu morat će, i po načelima građanskog prava, poduzeti sve normalno moguće mjere da se sudar izbjegne. Pri tomu mora opet prema istim načelima, postupati dužnom pažnjom, prvenstveno u smislu da se drugi brodovi ne dovedu u zabunu. To konkretno znači da će morati primijeniti pravila za izbjegavanje sudara na moru. Neisticanje svjetala odnosno znakova s obzirom na formalne propise pravila, neće vući za sobom administrativnu odgovornost, ali neće smjeti biti isključena imovinsko-pravna dužnost naknade štete ako se ustanovi da je njihovo neisticanje uzrokovalo sudar. Za izbjegavanje sudara naime nije važna pravna odnosno stvarna kvalifikacija odnosno broda kao broda ili podrtine, već opasnost koju objekt predstavlja za uzrokovanje sudara.

Zbog istih, odnosno sličnih, razloga i brod u odnosu na podrtinu morat će da primijeni propise za izbjegavanje sudara. Budući da je podrtina nesposobna za manevriranje, neće biti potrebno primjenjivati pravila o manevriranju propisana za dva broda. Dolaze u obzir samo onća načela o izbjegavanju sudara.⁷⁰ Ta načela u stvari, striktno gledajući, i nisu neka specifična pravila pomorskog prava, već principi građanskog prava aplicirani na specifične slučajeve na moru. Ona bi vrijedila i onda kada ne bi bila posebno izričito normirana. Prema tome, i primjenjujući isključivo građansko pravo, moramo primijeniti načela izražena u citiranim pravilima.

21. Za podrtine je jedan od ekonomskih i stvarno najvažnijih problema pitanje njihovog spasavanja. Već smo imali prilike istaći razloge koji govore za to da se institut spasavanja primjenjuje i na plutajuće, odnosno nasukane podrtine.⁷¹

Što se pak tiče potonulih podrtina, situacija je bitno drukčija. Za njih se u praksi ni ne upotrebljava izraz »spasavanje« nego »vađenje«. Vađenje u tom pogledu nije ništa drugo nego jedna vrsta spasavanja. I vađenju je, kao i spasavanju, svrha da se otkloni veća šteta, jer stvar, koja leži na morskom dnu, biva, bez vađenja, potpuno izgubljena. Neće se, doduše, vađenjem spasiti ona vrijednost koju je stvar imala u neoštećenom stanju, ali to nije pri spasavanju ni bitno. Neki drže da je razlika između spasavanja i vađenja u tome što se kod prvog poima radi o otklanjanju opasnosti koja prijeti pomorskom poduhvatu, a za drugi izraz je poimovno karakteristično da se nastoji otkloniti, koliko je to moguće, već nastupila štetna posljedica.⁷² Čini nam se da poimovno ne stoji ovo razlikovanje. I kod jednog i drugog je zajedničko to da prijeti opasnost te da se odnosnom djelatnošću nastoje otkloniti štetne posljedice. Razlika između plutajuće i potonule stvari u ovom pogledu je samo

⁷⁰ Uvodna odredba za Dio D. Pravila 27, 29 i 30.

⁷¹ Jakaša, Pojam i sistematika spasavanja na moru. Ovaj Zbornik, str. 27 i d.

⁷² Lefebvre d'Ovidio-Pescatore, o.c., br. 487.

stvarne prirode. Ne može se ni za potonulu stvar tvrditi da nije izvrgnuta opasnosti. Nije svejedno za stupanj očuvanosti da li će se potonula stvar izvaditi neposredno nakon potonuća ili kasnije pa čak i nakon 20 ili više godina. Glavna razlika između spasavanja i vađenja je u tome što pri spasavanju redovito postoji neposredna opasnost nastupa velikih šteta, dok kod potonule podrtine nastup štetnih posljedica nije toliko rapidan.⁷³ Glavni razlozi za pravno razlikovanje tih pojmova leže prvenstveno u činjenici da vađenje predstavlja djelatnost koja je nešto sasvim drugo nego spasavanje plutajućih odnosno nasukanih objekata. Vađenje s obzirom na svoju prirodu omogućuje u mnogo većoj mjeri primjenu načela građanskog prava nego što je to slučaj sa spasavanjem. Unatoč tome ovaj institut zahtijeva sa stajališta pomorsko-pravnih odnosa toliko specifičnih rješenja da se mora posebno normirati u okviru pomorskog prava. Specifična rješenja ne tiču se toliko imovinsko-pravnih, koliko upravno-pravnih odnosa, te ekonomske potrebe da se spasu od propadanja često puta velike imovinske vrijednosti. Upravno-pravni propisi prvenstveno se odnose na sigurnost plovidbe kada je navigacija postojanjem podrtine ugrožena.

22. Sve ono što je rečeno za potonule podrtine vrijedi i za ostale potonule stvari koje nemaju pravni ni stvarni karakter podrtina. Stoga treba da se propisima obuhvati ne samo podrtine nego i sve druge potonule predmete. Prema tome nije ni potrebno u propisima činiti načelnu razliku između podrtina i ostalih stvari koje su potonule u moru. Isto tako nema, redovito, nikakve potrebe da se čini razlika prema tome kojom prilikom i odakle je stvar potonula te o kakvoj se stvari radi. Međutim od jednog i drugog načela mogu postojati izuzeci.

Ako je naime stvar potonula za vrijeme spasavanja ili dok traje opasnost u kojem se brod nalazi neposredno prije započetog spasavanja, trebalo bi primijeniti, ne propise o vađenju, nego one o spasavanju. Za takvo rješenje prvenstveno govore stvarni razlozi. Kad se spasava brod, ne spasava se samo on nego i sve stvari koje se u niemu nalaze. Čitava djelatnost spasavanja predstavlja jednu cjelinu. Teško je u praksi tu djelatnost pravno razlikovati na dva različita instituta. Takvo razdvajanje bi čak štaviše moglo dovesti do neželjenih posljedica, i veoma nejasnih i kompliciranih situacija. To se osobito odnosi na stvari potonule u moru dok traje operacija spasavanja, za koje se može tvrditi da su potopljene kao namjerna ili slučajna posljedica spasavanja.

Što se pak tiče osobitosti stvari koje su potonule, one su važne samo u toliko u koliko potpadaju pod poseban pravni režim, kao što je npr. oružje i eksplozivne materije, a napose predmeti historijske, znanstvene i druge slične vrijednosti. U okviru pomorsko-pravnih odnosa u pravilu

⁷³ O razlici tih pojmova za talijansko pravo pobježe Lefebvre d'Ovidio, Assistenza, salvataggio, ricupero e ritrovamento, u *Studi per la codificazione del diritto della navigazione*, Roma 1941, sv. IV, str. 1115 i d.; Chionda, *Sulla disciplina del ritrovamento e del ricupero di relitti di mare nel codice della navigazione*, isto sv. II, str. 475 i d.

je dovoljno primijeniti opće propise o takvim stvarima, no nisu isključene posebne reglementacije (kao što se to u posljednje vrijeme čini s propisivanjem o arheološkim istraživanjima pod morem).

23. U vezi s istaknutom mogućnošću da potonule stvari mogu predstavljati opasnost za plovidbu, stvorio se još jedan specifični institut – uklanjanje. Osnovna pojmovna razlika između uklanjanja i vadenja je slijedeća: pri vadenju se radi o podizanju stvari s morskog dna na površinu, s namjerom da se stvar zadrži odnosno preda nekom u detenciju ili posjed. Drugim riječima radi se o očuvanju neke imovinske vrijednosti Sve to, naravno, sadržava u sebi i elemenat da se stvar pomakne s mjesta na kojem je do tada ležala. Međutim, što je sa stajališta koje nas ovdje interesira osobito važno istaći, elemenat pomicanja s mjesta samo je nužna posljedica navedene svrhe. Pri institutu uklanjanja situacija je drukčija. Toj djelatnosti je svrha da se predmet pomakne od mjesta gdje leži. Sve ono što slijedi iza toga nije relevantno. Tako osobito nema namjere postizanja neke imovinske koristi. Dok je za vadenje bitno da se stvar nalazi na dnu mora, dotle se predmet koji se miče može nalaziti i na suhom. U ovom drugom slučaju radit će se obično o nasukanim objektima. Postoji još jedna razlika, ali je ona bez većega praktičnog značenja. Ako se radi o brodu, pri vadenju će taj objekt uvijek biti podrtina, a pri uklanjanju može se raditi i o brodu u pravom smislu riječi.

Te dvije djelatnosti mogu se naći istodobno. To će biti onda kada se odnosnom djelatnošću želi postići jedna i druga svrha: da se stvar pomakne s mjesta gdje leži, te da se time ujedno postigne i neka imovinska korist. Propisi dakle kojeg instituta će se u tim slučajevima primjenjivati?

Uklanjanje dolazi u obzir samo onda ako odnosni objekt smeta plovidbi. To znači da spada u okvir pomorskog prava. Iz toga proizlazi da on uvijek mora imati prednost pred imovinsko-pravnim institutom vadenja. Inače ne moraju te djelatnosti svaki put doći u međusobnu koliziju pa se u takvim slučajevima mogu primijeniti norme jednog i drugog instituta.

24. Jedno od prvih načelnih pitanja koje se javlja u vezi s ovim institutima je problem teritorijalne primjene propisa koji ih normiraju. Problem se postavlja kako za morsko, tako i za kopneno područje. Za potonule stvari može, naravno, doći u obzir isključivo područje mora. Nema nikakve dvojbe da obalna država ima pravo u obalnom moru primijeniti vlastite propise. Drugo je pak pitanje u kojim granicama može zadirati u prava stranih vlasnika u obalnom moru potonulih stvari. Mislimo da se može zauzeti ovo načelno stajalište: u pogledu upravno-pravnih propisa obalne države imaju pravo donositi onakve norme koje im najviše konveniraju. Što se pak tiče imovinsko-pravnih odnosa bit će ograničene načelima međunarodnog prava koje se inače primjenjuje na zaštitu imovine stranaca. Nezavisno od toga je problem kolizionih normama. Te norme u stvari opet predstavljaju interno pravo obalne

države pa ona ima pravo primijeniti onaj sistem koji joj najviše odgovara. Sve te odnose u obalnom moru država regulira na temelju teritorijalnih titula. To proizlazi iz danas nespornog stajališta da ne samo unutrašnje vode nego i teritorijalno more čini sastavni dio državnog teritorija.⁷⁴

Na otvorenom moru teritorijalni titul suverenosti za potonule stvari ne može doći u obzir. To more nije pod suverenom nijedne države.⁷⁵ Ostaje dakle samo titul zaštite vlastitih interesa odnosno interesa vlastitih državljana.⁷⁶ Po prirodi same stvari, kod potonulih objekata dolazi u obzir samo zaštita vlasništva. Druga prava koja su vezana s državnom pripadnošću broda ne dolaze u obzir jer, kako smo gore naveli, podrtine nemaju državne pripadnosti, a ostale potonule stvari nisu je nikad ni imale.

Iz tog principa proizlazi da država koja je vlasnik potonule stvari ili čiji su državljani vlasnici tih stvari, može vađenje podvrci svom internom pravu. To se odnosi prvenstveno na pravo vađenja, a zatim i na primjenu upravno-pravnih odredaba. Te se odredbe, naravno, mogu primjenjivati samo prema vlastitim fizičkim ili pravnim osobama.⁷⁷

Za granice prema kopnu dolaze u obzir jedino propisi obalne države. To ni ne predstavlja nikakav praktički a ni teoretski problem. Pitanje je u tome, koja će se grana internog prava primijeniti i do kojih teritorijalnih granica. Da li pomorsko ili neka druga grana prava? Problem je praktički važan prvenstveno zbog utvrđenja nadležnosti organa koji naređuju uklanjanje. Što se tiče primjene pomorskog prava, čini nam se da možemo utvrditi da će se ono primjenjivati uvijek kada se radi o smetnji za plovidbu, bez obzira da li inače stvar leži na prostoru koji spada pod nadležnost pomorsko-upravnih organa.

25. Ostala glavna pitanja tih instituta jesu: a) tko je ovlašten vaditi, odnosno uklanjati potonule stvari; b) administrativni propisi u vezi s ovim djelatnostima; c) odnos stranaka koje su zainteresirane na vađenju ili uklanjanju; d) supsidijarna primjena propisa.

26. Kod prvog od postavljenih pitanja, naime tko je ovlašten vaditi, dotično uklanjati potonulu stvar, javljaju se problemi imovinskog i upravno-pravnog karaktera. Prema načelima građanskog prava na vađenje odnosno uklanjanje ovlašten je vlasnik dotično organ korištenja. Praktički će doći u obzir samo vađenje, jer je teško zamisliti slučaj da će te osobe, ako na to nisu prisiljene, pristupiti samo uklanjanju budući da od takve djelatnosti ne bi ne samo imale nikakve koristi, nego štaviše i štetu. O dobrovoljnom uklanjanju moglo bi se raditi samo onda kada bi potonula stvar predstavljala opasnost za sudar, koji bi mogao stvoriti obvezu naknade štete. Nema nikakvog razloga da bi naš zakono-

⁷⁴ Npr. Andrassy, *Međunarodno pravo*, Zagreb 1961, str. 102.

⁷⁵ O tome поближе Andrassy, o.c., str. 107.

⁷⁶ O tome titulu поближе Jakaša, *Državna pripadnost*, passim.

⁷⁷ O odnosima na otvorenom moru npr. Pontavice, o.c., br. 177 i d.

davac odstupio od principa građanskog prava. To je pitanje uostalom u najužoj vezi s već iznesenim problemom o obalnom pravu koji je institut, kako je istaknuto, danas općenito potpuno napušten.

Po načelima građanskog prava u ovom pravilu ne bi smjelo biti izuzetaka. Vlasnik odnosno, organ korištenja, ima pravo odlučivati sudbinom svojih stvari. To se osobito odnosi na potonule stvari, jer se ne mogu direktno koristiti. Ipak, polazeći sa stajališta ekonomskih interesa zajednice, a posebno s gledišta socijalističkih društvenih odnosa i to pravilo mora imati izuzetaka. Nije, kako smo već istakli, ekonomski opravdano da potonula stvar leži neiskorištena u moru i da tako bude izložena potpunoj propasti, ako postoji mogućnost da se može na jedan ili drugi način korisno upotrijebiti.

Do te situacije može doći ako je vlasnik odnosno organ korištenja nepoznat, ili ako se odrekao vađenja. I jedan i drugi slučaj treba da se u propisima podredi primjerenim pretpostavkama.

U vezi s tim odmah se otvara i drugo pitanje. Tko će, pod gornjom pretpostavkom, biti ovlašten na vađenje? Odgovor je relativno jednostavan: ona osoba koja je po svom predmetu poslovanja ovlaštena na takvu djelatnost. To nije nikakav specifikum pomorskog prava, već proizlazi iz načela našega privrednog prava. Čini nam se da prema sadašnjem stanju razvitka našega privrednog sistema ne smije u pozitivnim propisima biti predviđeno da je neki organ ovlašten ispitivati ekonomsku korisnost namjeravanog vađenja. To pitanje treba da se potpuno prepušta zainteresiranim kolektivima koji snose eventualni rizik gubitka. Nisu isključeni slučajevi da se za vađenje pojavi više takvih osoba koje inače, na potonuloj stvari, nemaju prava ni vlasništva ni korištenja. Kome dati prednost? Postoje dva moguća teoretska rješenja. Priznati pravo onome koji se prvi prijavi ili pak onome koji ima savršenija sredstva za vađenje. Neki zakoni izričito daju pravo onome koji se prijavi prvi.⁷⁸ Ovlaštenje za vađenje morat će se, čini nam se, dati onome koji se kasnije prijavio samo onda ako je očito da prije njega prijavljeni nije u mogućnosti vlastitim sredstvima izvršiti posao. Drukčija je situacija kada se prijavi više reflektanata od kojih nijedan nema potrebna sredstva. U tom slučaju treba da se dade prvenstvo onome, koji se prvi javi.

Osobi koja na stvari ima pravo vlasništva ili korištenja, treba već i po načelima građanskog prava, priznati pravo da svakog momenta preuzme vađenje, bilo neposredno, bilo pak, kada je to slučaj, putem organizacije koja je ovlaštena za tu djelatnost.

27. Poseban problem predstavlja vađenja odnosno uklanjanje potonulih stvari koje predstavljaju opasnost za plovidbu. Sigurno je da u svrhu zaštite javnih interesa ne može odluka o vađenju biti prepuštena osobi koja je inače prema načelima građanskog prava na to ovlaštena. Treba dati ingerenciju nadležnim pomorsko-upravnim organima da

⁷⁸ Npr. talijanski čl. 501 i 506. O tome pobježe Brunetti, Manuale, br. 487; Lefebvre d'Ovidio-Pescatore, o.c., br. 494.

eventualno i po službenoj dužnosti pristupe vadenju. Kod toga valja razlikovati slučajeve pojedinih stupnjeva opasnosti. Ako potonula stvar predstavlja neposrednu opasnost za plovidbu, ingerencija pomorsko-upravnih organa bit će veća, a inače bi, iz očevidnih razloga, trebalo ipak omogućiti ovlaštenoj osobi da u jednom razumnom roku sama pristupi vadenju.⁷⁹ Sa stajališta sigurnosti plovidbe bitno je da se stvar ukloni s mjesta na kojem predstavlja opasnost,⁸⁰ pa bi nadležni organ, načelno, bio ovlašten, a i dužan, da samo stvar ukloni s odnosnog mjesta, a prema potrebi i uništi. Da li je, uza sve to, dužan pristupiti vadenju? Pitanje može imati praktičnih posljedica, kada zainteresiranom pođe za rukom da dokaže da mu je stvar uništena, premda se mogla spasiti. Čini nam se, da pomorsko-upravnom organu treba dati najširu mogućnost odlučivanja, a eventualne sankcije vezati samo s dokazom da je postupljeno doložno i krajnjom nepažnjom. Međutim to ne treba izričito u zakonu normirati jer bi to sputavalo često puta bitno potrebnu slobodu akcije, a što je isto toliko važno, rješenje će se za svaki konkretni slučaj, i bez posebnog propisa, pronaći u primjeni građanskog prava. Pitanje krivnje treba promatrati s obzirom na sve relevantne okolnosti slučaja, a sa stajališta svrhe ovog instituta, i činjenice da se radi o organu državne uprave. Ti će elementi uvjetovati da će se često puta pojma nepažnje morati da mnogo blaže tumači nego što bi to inače, u okviru građanskog prava, bio slučaj.

28. Od osoba ovlaštenih na vadenje u pravnom smislu, treba razlikovati one koje su ovlaštene na obavljanje faktičnih radnji vadenja. Pri tom su odlučni pravni, sigurnosni i ekonomski momenti. Što se pravnih razloga tiče u prvom redu mora vrijediti princip da vlasnik, odnosno organ korištenja može sam vaditi dotično uklanjati vlastite stvari. To proizlazi iz osnovnih načela građanskog prava koja teško da bi se i u ovim slučajevima mogla mimoći. Drugi pravni razlog koji može biti odlučan za zauzimanje stajališta u tom pitanju proizlazi iz međunarodnog prava: naime da li se prvenstveno pravo vadenja mora osigurati i inozemcima, a za stvari koje su potonule u našem obalnom moru. U međunarodnom pravu vrijedi princip da obalna država ima pravo na ovu djelatnost rezervirati isključivo vlastitim državljanima.⁸¹ Stvar je zakonodavca da li će se koristiti ovim pravom i u kojim granicama. Pri tomu nisu toliko odlučni pravni koliko politički i ekonomski razlozi. Naše je osobno mišljenje da ne bi vlasnicima trebalo priječiti da sami mogu vaditi svoje

⁷⁹ Institut vadenja sa strane pomorsko-upravnih organa predviđen je i u drugim pravima kao npr. u talijanskom i francuskom. O tome поближе Brunetti, *Manuale di diritto della navigazione, marittima e interna*, Padova 1947., br. 36; Lefebvre d'Ovidio-Pescatore, o.c., br. 103; Ripert, o.c., I, br. 269.

⁸⁰ Talijansko pravo npr. za taj slučaj govori o »rimozione«, čl. 72 i 73. Zakonika o plovidbi.

⁸¹ Prema Statutu o međunarodnom režimu pomorskih luka od 1923. obalna država je dužna poštovati princip jednakog postupanja prema vlastitim i stranim državljanima samo u pogledu normalnog vršenja trgovačkih operacija. – O tome поближе Gidel, *Le droit international-public de la mer*, II, Paris, 1932, str. 135 i d. Vadenje podrtine sigurno ne spada u okvir ovih djelatnosti.

stvari. Nije ista situacija kada se vadenje povjerava nekoj drugoj osobi. U tom slučaju nema nikakvog razloga da bismo mi dopuštali strancima vadenje u našem obalnom moru, jer bi to išlo prvenstveno na štetu naših privrednih organizacija koje se takvom djelatnošću bave.

U pogledu sigurnosnih razloga situacija je donekle drukčija. Poznato je da su operacije vadenja redovito veoma komplicirane i skopčane s najrazličitijim opasnostima.

Nadležni organ, koji dopušta vadenje, mora svakako o tome voditi računa. To znači da neće smjeti da dopusti operaciju vadenja onim osobama koje za to nisu osposobljene. Bit će u ovom pogledu osposobljene samo one pravne odnosno fizičke osobe čiji je predmet poslovanja vadenje potonulih stvari. Međutim ni sve one neće uvijek biti sposobne za svako vadenje. Npr. ako se radi o potonulim velikim brodovima, vadenje će moći obaviti samo ono poduzeće koje raspolaže sredstvima odgovarajućim za tu svrhu. To pitanje treba da se ostavi na slobodnu ocjenu nadležnom upravnom organu.

Navedeno ograničenje odnosi se i na vlasnika dotično organa korištenja koji će se također morati da posluži osobama osposobljenim za odnosnu djelatnost. Oni sami biraju osobu kojoj će povjeriti vadenje.

29. Čitavu djelatnost vadenja treba podvrći nadzoru pomorsko-upravnih organa. Ovaj nadzor može se kretati u dvama pravcima: davanjem ovlaštenja za vadenje i nadzorom nad samim postupkom vadenja.

Potreba da se vadenje uvjetuje prethodnim odobrenjem nadležnoga pomorsko-upravnog organa nameće se sama po sebi. U prvom redu dolaze u obzir razlozi sigurnosti i to kako plovidbe tako i samih operacija vadenja. Osim toga u pitanju je i zaštita imovinsko-pravnih interesa zainteresiranih osoba. Zbog tih i sličnih razloga i strana zakonodavstva podvrgavaju tu djelatnost administrativnom nadzoru pomorsko-upravnih organa.⁸²

Potreba da se odobrenje za vadenje sa stajališta sigurnosti povjeri pomorsko-upravnim organima, ne može uopće ni doći u pitanje. Jasno je da osim njih nijedan drugi organ ne može biti nadležan. Nije, naprotiv nužno da ti organi budu nadležni i za odlučivanje kojoj osobi će se, načelno, dopustiti vadenje. Prvenstveno se radi o ocjeni ekonomskih i drugih sličnih pitanja, za koja mogu biti i kompetentniji drugi organi. Stvar je zakonodavca da se odluči da li će rješavanje o tome prepustiti pomorsko-upravnim ili drugim organima. Premda sama stvar nema nekoga osobito važnog praktičnog značaja, ipak nam se čini da bi bilo opravdanije predvidjeti nadležnost pomorsko-upravnih organa. To se osobito odnosi na slučajeve kada se traži odobrenje za vadenje na osnovu posjedovanja primjerenih sredstava. O tome može kompetentno odlučivati isključivo pomorsko-upravni organ. Osim toga ako se u zakonu striktno navedu uvjeti za pravo vadenja, nadležni organ neće imati pri odlučivanju diskrecione ocjene pa se problem njegove stručne spreme

⁸² Za francusko pravo npr. Ripert, o.c., III, br. 2202, a za talijansko Lefebvre d'Ovidio-Pescatore, o.c., str. 494.

neće uopće ni pojavljivati. U koliko se pak i pojavi, on će se kretati isključivo u pravcu ocjenjivanja maritimnih preduvjeta, a za to su isključivo nadležni pomorsko-upravni organi.

Prilikom donošenja rješenja o vađenju pomorsko-upravni organ će, prema prilikama, biti dužan tražiti i suglasnost nekoga drugog organa. To se prvenstveno odnosi na stvari vojnog značaja i onih koje imaju umjetničku, arheološku, historijsku, etnografsku ili neku sličnu važnost. Tim organima bi trebalo priznati pravo da pomorsko-upravnom organu predlože obustavu radova na vađenju ako se ne radi o predmetima koji ugrožavaju sigurnost plovidbe, a s posljedicom da se izdana dozvola opoziva zbog nepridržavanja modaliteta koji su njome bili utvrđeni. Takvim jačim učesćem organa nadležnih za staranje o predmetima pod posebnim režimom naročito bi se spriječila pljačka arheoloških nalazišta pod morem, jer pomorsko-upravni organi nisu na tome, u pravilu, posebno interesirani.

Pomorsko-upravnom organu mora se ne samo dati pravo, nego mu nametnuti i dužnost da, prema potrebi, odredi i modalitete vađenja. To se osobito odnosi na rok do kada mora biti rad završen. Inače bi se moglo dogoditi da se odugovlačenjem vađenja onemogućí svrha koja se želi postići.

30. Na sve ono što neće biti posebno normirano u pogledu administrativnog postupka, primjenjivat će se opći upravni propisi. To se osobito odnosi na mogućnost pokretanja upravnog spora. Isključivo je stvar ocjene zakonodavca, da li će i pod kojim uvjetima, zabraniti vođenje takvog spora. Nema, čini nam se, nikakvog ni stvarnog ni pravnog razloga da se upravni spor ne bi dopustio. Sa stajališta koje nas ovdje interesira bitno je navesti da upravni spor ne zadržava izvršenje.⁸³ Da bi se izbjegle eventualne nejasnoće u praksi, a u vezi sa zakonskom mogućnošću da se odloži izvršenje do konačne sudske odluke u koliko se odlaganje »ne protivi javnom interesu« (čl. 16, st. 2. ZOUS), bilo bi uputno izričito navesti da se ne može narediti obustava izvršenja u svim onim slučajevima, kod kojih pomorsko-upravni organ naredi vađenje odnosno uklanjanje iz razloga sigurnosti plovidbe.⁸⁴

31. Nesumnjivo je najkompliciranije pitanje imovinsko-pravnih odnosa nastalih vađenjem. Sva ta pitanja možemo podijeliti na dvije osnovne skupine: a) pravo vlasništva odnosno korištenja i b) prava i dužnosti stranaka u vezi s vađenjem. Ta prava i dužnosti zavise od toga, na temelju kojeg se naslova vadi: da li na osnovu ugovora, na temelju naređenja pomorsko-upravnog organa, ili povodom molbe ako je ovlaštena osoba nepoznata dotično ne namjerava vaditi.

⁸³ Prema čl. 16 Zakona o upravnim sporovima »tužba po pravilu ne sprečava izvršenje upravnog akta protiv koga je podnesena«. O tome pobjliže Ivančević, Ivčić, Lalić, Zakon u upravnim sporovima s komentarom i sudskom praksom, Zagreb 1958, str. 108 i d.

⁸⁴ O ovoj obustavi pobjliže Ivančević, Ivčić, Lalić, ibidem.

32. Što se tiče vlasništva odnosno korištenja, već smo istakli da se odavno napustio princip da vlasnik gubi svoje vlasničko pravo na podrtinu.⁸⁵

Nema zaista nikakvog ni stvarnog ni pravnog razloga da i naš zakonodavac ne prihvati ovaj princip. Ako, naime, javni interesi često puta i uvjetuju da se stvar izvadi iz mora pa makar i protiv volje njenog vlasnika odnosno organa korištenja, ti isti interesi ne nameću nužno gubitak prava dosadašnjih ovlaštenika. U provedbi ovog načela mogu se teoretski pretpostaviti ove glavne situacije: a) vlasnik odnosno organ korištenja je poznat i želi preuzeti stvar; b) on je poznat ali odbija preuzimanje stvari i c) vlasnik odnosno organ korištenja su nepoznati. Svi ti slučajevi moraju naći primjereno rješenje u zakonu, jer pravna pravila, pa ni eventualni propisi građanskog prava, neće svaki put biti dovoljni za pravilno rješenje pitanja koja se budu postavljala, budući da se radi o specifičnim situacijama koje su često puta izvan granica domene reglamentacije građanskog prava.

33. Ako je vlasnik odnosno organ korištenja poznat i želi preuzeti stvar, ne postavljaju se nikakvi ni stvarni ni pravni problemi. Jedino što treba normirati je to, da je osoba koja je izvršila vađenje dužna u određenom roku stvar predati vlasniku dotično organu korištenja. U tom pogledu treba poštovati i eventualne ugovorne odredbe stranaka, koje mogu postojati ako se vađenju pristupi na temelju sporazuma zainteresiranih stranaka.

U koliko vlasnik odnosno organ korištenja odbijaju preuzimanje stvari, zakonodavcu stoje na dispoziciji dva teoretski moguća rješenja: ili će stvar pripasti onome koji ju je izvadio ili će postati imovina društvenog vlasništva bez određenog organa korištenja. Čini nam se da našim osnovnim društvenim i ekonomskim principima više odgovara drugo rješenje. Osobi čijom je zaslugom stvar izvađena treba osigurati njena prava, ali to ne znači da bi ona morala postati vlasnik odnosno organ korištenja. Ako je, naime, dozvola za vađenje stvari data prvenstveno u javnom interesu, taj interes treba i zaštititi. Tehnička provedba ovog principa neće, redovito, predstavljati neke teškoće. Najvjerojatnije će se izabrati rješenje putem prodaje na javnoj dražbi, s tim da se u zakonu tačno navede u čiju korist će ići svota dobivena takvom prodajom.

Potpuno je ista situacija kada su vlasnik odnosno organ korištenja nepoznati.

Poseban tretman zahtijevaju stvari koje imaju umjetničku, historijsku, arheološku, etnografsku ili drugu sličnu vrijednost. Propise zakona treba uskladiti s propisima, koji se inače u sličnim slučajevima primjenjuju.

⁸⁵ Npr. za talijansko pravo Lefebvre d'Ovidio-Pescatore, o.c., br. 495; za francusko, Pontavice, o.c., br. 304 i d.; Ripert, o.c., II, br. 1283 i 1289; a za belgijsko, Smeesters-Winkelmolen, o.c., III, br. 1222.

34. Specifičan problem predstavljaju stvari koje leže u moru duže vremena, a njihov ih vlasnik ne namjerava vaditi. To je pitanje praktički naročito aktuelno za brodove potopljene tokom rata. Prema načelima građanskog prava nevršenje vlasničkih prava, a da ujedno ta prava ne koristi neka druga osoba, ne uvjetuje gubitak prava vlasništva. To u konkretnom slučaju znači da vlasnik potonule stvari neće nikad, dok ta stvar leži u moru, izgubiti vlasnička prava. Drugo je pitanje, i to ne toliko pravno koliko političko, da li je takvo rješenje i opravdano.

Za prihvaćanje načela građanskog prava govori okolnost da će nadležni organ moći da odobri vađenje i protiv volje njenog vlasnika, pa se svrha instituta postiže i bez gubitka vlasničkog prava. Međutim unatoč tome postoje razlozi koji govore za to da se odstupi od građansko-pravnih principa. Stvar će se doduše izvaditi ali ipak nije svejedno u čijem će se vlasništvu nalaziti. Od toga zavisi u prvom redu njena sudbina a i dobitak koji se postigne eventualnom prodajom. Ako se vlasnik kroz jedan duži vremenski period ne interesira za svoju stvar, pa makar ona i potonula, može se opravdano zastupati stajalište da se, pod tom pretpostavkom, drži da se on odrekao svoga vlasništva, dotično u slučaju imovine u društvenom vlasništvu, prava korištenja. Koliko će taj rok iznositi stvar je zakonodavca. Gubitkom privatnog vlasništva, stvar bi morala postati društveno vlasništvo. Tko će u ovom slučaju biti organ korištenja zavisi od odluke zakonodavca.

35. Ugovorni odnos nastat će onda ako stranke sklope ugovor o vađenju. S pravom se drži da je taj ugovor po svojoj pravnoj prirodi *locatio conductio operis*, jer spasilac obećava jedno djelo – vađenje potonule stvari.⁸⁶ Stranke mogu uglaviti pojedine modalitete vađenja, koje će sud, u slučaju spora, morati da poštuje.

U okviru tih odnosa osobito je značajno pitanje visine naknade. Postavlja se, naime, pitanje da li stranke mogu potpuno slobodno ugovoriti njenu visinu, ili je ona, kao pri spasavanju i pomaganju, podvrgnuta eventualnoj reviziji suda. Za tu reviziju pri spasavanju odnosno i pomaganju govori činjenica da je stranka u opasnosti u času sklapanja ugovora u takvom psihičkom stanju da nije u mogućnosti normalno rasuđivati. Čini nam se da pri vađenju tog razloga nema. Stranke mogu potpuno mirno i hladnokrvno prosuđivati situaciju, jer nema opasnosti koja neposredno prijete. Nije, dakle, opravdano da bi na taj način sklopljena pogodba bila podvrgnuta reviziji suda. U vezi s tim je i pitanje da li dužnost plaćanja naknade zavisi od rezultata vađenja tako da njena visina ne može prijeći vrijednost izvađenih stvari.⁸⁷ Mislimo da nema nikakvog razloga za bilo kakvo ograničenje. Dapače, situacija je u ovom pogledu pri vađenju potpuno obratna nego pri spasavanju odnosno pomaganju. U tim posljednjim slučajevima dolaze u pitanje interesi stranke koja se nalazi u opasnosti. Pri vađenju pak treba štititi

⁸⁶ U istom smislu npr. Lefebvre d'Ovidio-Pescatore, o.c., br. 491.

⁸⁷ Talijanski zakonik npr. naknadu za »ricupero« u svemu regulira prema propisima o spasavanju. Npr. Brunetti, Manuale br. 490.

interese onoga koji vadi. Konkretno: osoba koja vadi potonulu stvar uvijek stupa u stanoviti rizik, jer nikad neće biti sigurna s koliko troškova će stvar izvaditi, kao i da li će uopće uspjeti. Mora joj se, dakle, dopustiti da se ugovorom unaprijed osigura za plaćanje, bez obzira na uspjeh vađenja. Naravno da stranke mogu međusobnim sporazumom plaćanje naknade uvjetovati uspjehom posla. U koliko u tom pogledu ništa ne ugovore, po načelu ugovora o djelu, dužnost plaćanja naknade zavisi od uspjeha operacije. Inače u pogledu visine naknade sud će u slučaju spora ako stranke u tom pogledu nisu ništa posebno ugovorile dobro učiniti ako primijeni načela o spasavanju.

I za ostale odnose stranaka, u nedostatku posebnih ugovornih odredaba moraju doći do primjene načela građanskog prava o ugovoru o djelu. To se osobito odnosi na obveze onoga koji vadi za naknadu štete. Ako vađenje ne bude uspješno ili ako se stvar povodom vađenja ošteti, dotično ako se dalje spasavanje učini nemogućim.⁸⁸

Osnovne dužnosti onoga koji se obvezuje na vađenje jesu: upotreba primjerenih sredstava i ulaganje dužne pažnje. Ukoliko nije izričito data garancija da će vađenje biti uspješno čini nam se, da se neće smjeti primijeniti načela građanskog prava o dužnosti vršenja djela. Nikad, naime, pa ni uz najdetaljnije prethodno ispitivanje podvodne situacije, nije potpuno sigurno kako će radovi teći i koje će sve okolnosti nastupiti. Ipak i pri prosuđivanju ove činjenice treba voditi računa o načelima građanskog prava i ulaganju posvetiti dužnu pažnju. I za upotrebu sredstava, prvenstveno dolazi u obzir ugovor, ako je naravno ta okolnost bila predmetom izričite klauzule. Ako toga nema, morat će biti upotrebljena sredstva koja se inače u takvim ili sličnim slučajevima, prema pravilima zanata, moraju upotrebljavati. Onaj, koji spasava, ne može se, već i po načelima građanskog prava, pozvati na činjenicu da takvih sredstava nije imao. Često biva unosena u ugovor klauzula kojom onaj koji vadi potonulu stvar, otklanja odgovornost za neizvršenje posla. I nju će trebati tumačiti u skladu s načelima građanskog prava, samo s tim što će, s obzirom na istaknute prilike, morati biti mnogo šire dopuštena nego što je to inače slučaj.

Sa stajališta zakonskog reguliranja te materije može se postaviti pitanje da li je treba detaljno normirati, ili ograničiti se samo na neka načela. Mislimo da treba ići tim drugim putem. Posebno normiranje zahtijeva, i to samo u osnovnim crtama, jedino pitanje visine naknade i kriterija za njeno određivanje, a sve ostalo treba prepustiti reguliranju građanskog prava. Budući da se radi o ugovoru o djelu ti će propisi, kako je istaknuto, načelno biti primjenljivi, a za eventualna odstupanja uvjetovana stvarnom situacijom sudovi će uvijek naći dovoljno opravdanja. Štaviše ostavljajući sudovima slobodu odlučivanja oni će moći u konkretnim slučajevima naći mnogo prihvatljivije rješenje nego ako bi bili vezani striktnim pozitivnim propisima.

⁸⁸ O ovom posljednjem slučaju radit će se npr. ako brod povodom radova na vađenju potone na velikim dubinama.

36. Pri vađenju odnosno uklanjanju naređenog sa strane pomorsko-upravnog organa nastaju slijedeći odnosi: a) između organa koji je naredio vađenje ili uklanjanje i onoga koji te poslove obavlja; b) između navedenog organa i ovlaštene osobe; c) između ovlaštene osobe i izvođača radova.

ad a) Za prvi odnos može se, načelno, postaviti pitanje da li nadležni organ nastupa u svoje ime ili kao zakonski zastupnik ovlaštene osobe. I jedno i drugo rješenje može se teoretski braniti. Rješenje bi se moglo uputiti u pravcu da je odnosni organ zakonski zastupnik ovlaštene osobe, pa da neposredni odnos nastaje između zastupanoga i izvođača radova. Ipak nam se čini da bi bilo opravdanije zastupati stajalište direktnog odnosa između organa koji naređuje vađenje i onoga koji vadi odnosno uklanja potonulu stvar. Treba prvenstveno polaziti s gledišta pravne pozicije ovoga posljednjega. Njega se, na koncu konca, ni ne tiče zbog kojih razloga je naređeno vađenje ili uklanjanje. On je sklopio ugovor i njemu je sukontrahent obavezan iz ugovora.⁸⁹

Što se tiče modaliteta izvršenja ugovora načelno može biti primjenljivo sve ono što je navedeno pri ugovornom vađenju. Međutim budući da pomorsko-upravnom organu nije pri sklapanju ugovora prvenstvena svrha da spasi ili u što većoj mjeri očuva objekt, izvođač će, u granicama ugovorom preuzetih obveza, biti često puta oslobođen ulaganja onakvog stepena pažnje koju bi inače bio dužan primijeniti. Visina naknade može biti ugovorena, a može, kao i kod drugih slučajeva, biti prepuštena odluci suda. I ovdje načelno može doći do primjene uvjetovane prava na naknadu korisnim rezultatom radova, kao i limitiranje njene granice do visine vrijednosti izvađenih stvari. Međutim ako u tom pogledu stranke nisu ništa posebno ugovorile, sud ne bi mogao, bez daljega primijeniti princip limitacije do visine spasene imovine. To će moći samo onda ako u tom smislu slijedi jasna namjera stranaka. Teško je načelno pretpostavljati da su stranke plaćanje naknade uvjetovale spasavanjem stvari, kada je svrha ugovora prvenstveno da se ona ukloni, uključujući, prema prilikama, i samo njeno uništenje.

ad b) Između onoga koji je naredio vađenje odnosno uklanjanje i ovlaštene osobe, nastaje u prvom redu odnos osnovan na upravnom pravu, i prvenstveno u pravcu da li je naređenje za izvođenje radova bilo zakonito. Međutim čini nam se da nastaju i odnosi imovinsko-pravne prirode. U tom pogledu je najglavniji zahtjev organa prema ovlaštenoj osobi za naknadu troškova vađenja, uključujući i pravo retencije na izvađenim stvarima. Ovlaštena osoba će moći, po načelima građanskog prava, stavljati prigovore na visinu naknade za izvršenje radova, ako tu naknadu nije utvrdio sud nakon uredno vođenog postupka. Dužnost naknade štete ovlaštenoj osobi pojavit će se ako se konačno pravomoćno ustanovi da je naređenje za vađenje odnosno uklanjanje bilo nezakonito izdato. Ovlaštena osoba moći će, po načelima građanskog prava, postavljati i druge prigovore kao što su npr. culpa in eligendo, in vigilando itd.

⁸⁹ U smislu nastupanja upravnih organa u vlastito ime npr. Chionda, o.c., str. 492.

ad c) Izvođač radova s ovlaštenom osobom ne stoji, načelno, u nikakvom odnosu. Pitanje je odluke zakonodavca da li će zakon između njih uspostaviti direktan odnos ili će prihvatiti građansko-pravna načela. U ovom drugom slučaju odnos između izvođača i ovlaštene osobe eventualno bi se uspostavio na temelju cesije organa koji je naredio vadenje, dotično onoga koji je na to ovlašten na temelju administrativnog prava.

37. Treći način vadenja je onaj kada nadzorni organ dopusti vadenje jer je ovlaštena osoba nepoznata, dotično ako ne namjerava pristupiti vadenju. I ovdje, načelno, mogu nastati isti odnosi kao i kod naređenog vadenja odnosno uklanjanja.

Zakonodavac će, u pogledu odnosa između organa koji je dopustio vadenje i ovlaštene osobe, morati da zauzme stajalište da li će se on osnivati isključivo na upravnom, ili uz to na građanskom pravu. Da se radi o upravno-pravnom odnosu nema nikakve dvojbe. On se iscrpljuje u granicama zakonskog ovlaštenja organa na davanje dozvole za vadenje. Da bi se uz to radilo i o imovinsko-pravnom odnosu taj organ bi bio odgovoran prema načelima građanskog prava i za rad osobe kojoj je dopustio vadenje. Čini nam se da ga ne bi trebalo obvezivati u tom smislu. On ne sklapa nikakav ugovor o djelu, a zakonsko ovlaštenje da dopusti vadenje nije samo po sebi dovoljno i za uspostavljanje imovinsko-pravne odgovornosti za rad osobe kojoj je vadenje dopušteno.

Direktan imovinsko-pravni odnos treba, dakle, osnovati isključivo između onoga kome je dopušteno vadenje i ovlaštene osobe. Građansko-pravno radi se, čini nam se, o nekoj vrsti posloводства bez naloga. Od građansko-pravnog pojma ovog posla predmetni se pomorsko-pravni institut razlikuje u toliko što ne treba da posao bude poduzet u tuđem interesu, te što se rad ne obavlja bez ovlasti.⁹⁰ Isto tako se nikad ne može raditi o slučajevima nužde. O tuđem interesu se neće raditi kada vrijednost stvari ne dosegne troškove spasavanja. Nema doduše ovlaštenja za vadenje sa strane ovlaštene osobe, ali postoji dozvola nadležnog organa. Te razlike proizlaze prvenstveno iz činjenice da se pri vadenju radi o interesima zajednice, pa i odnose između stranaka treba rješavati s tog stajališta. Zakonodavac će svakako morati voditi računa da stranke ne sklapaju ugovor, pa će biti nužno normirati nekoliko najosnovnijih principa, u prvom redu onih koji se eventualno ne bi dali izvesti iz načela građanskog prava.

Nije, čini se, potrebno posebno normirati opseg ulaganja dužne pažnje, jer to proizlazi iz općih pravnih principa. Premda je, i po načelima građanskog prava, poslovođa bez naloga dužan završiti započeti posao (§ 1039 o.g.z.) ipak bi bilo veoma korisno kada bi se taj propis reproducirao i u budućem zakonu, da bi se, s obzirom na mogućnost različitosti tumačenja ovog specifičnog instituta, otklonila svaka eventualna nejasnoća.⁹¹ Premda se radi o vadenju u javnom interesu, ipak treba da se

⁹⁰ O građansko-pravnom pojmu instituta posloводства bez naloga, Maurović, Naert predavanja o općem privatnom pravu, III/2, str. 44 i d.

⁹¹ Sličan propis ima npr. talijanski zakonik u čl. 502. O tome поближе Lefebvre d'Ovidio- Pescatore, o.c., br. 495.

štite i prava ovlaštene osobe. To, među ostalim, znači da će joj morati biti priznato pravo da u svako doba preuzme svoje stvari, namećući joj ujedno i dužnost da nadoknadi troškove za već obavljene radove. Najveće odstupanje od građanskog prava je svakako u pravu na naknadu za vađenje. Prema načelima građanskog prava poslovođa bez naloga ima pravo da mu se naknade troškovi ako je vodio posao o svom trošku na jasnu i pretežnu korist drugoga (čl. 1037 o.g.z.). Ako nije jasno da je korist pretežna ili ako su samovlasno na tuđoj stvari poduzete tako važne promjene da je nije moguće upotrebljavati za dosadašnju svrhu ne postoji pravo na naknadu, već se štaviše može raditi i o dužnosti uspostave u prijašnje stanje, ili ako to nije moguće, o obvezi na naknadu štete (§ 1038 o.g.z.). Kada bi se taj princip primjenjivao i pri vađenju teško da bi se, s obzirom na nesigurnost ishoda poduhvata, našao netko tko bi se upustio u ovu djelatnost, pa bi sama svrha instituta bila osujećena. Stoga bi trebalo izvođaču uvijek priznati pravo na naknadu u visini vrijednosti spasenih stvari s tim da će je, u slučaju spora utvrditi sud. I pravo retencije trebalo bi mu priznati, već i na temelju opće usvojenih principa privrednog prava.

38. Na temelju svega što je u ovoj raspravi izloženo čini nam se da se može sa stajališta kodifikacije našega pomorskog prava u pogledu podrtna zaključiti ovo:

Problem podrtna poprimio je u suvremenom pomorskom pravu poseban značaj. Pojavljuje se u većem broju specifičnih pomorsko-pravnih instituta. Posebno normiranje zahtijeva samo institut vađenja. Ostala pitanja nisu takvog opsega da bi zahtijevala specijalnu kodifikaciju. Dapače, toliko su organski povezana s odgovarajućim institutom koji se primjenjuje na brodove, da bi svako odvojeno normiranje bilo i nepotrebno a često puta i nedovoljno jasno. Institut vađenja i uklanjanja sastoji naprotiv od čitavog niza potpuno specifičnih imovinsko-pravnih i upravno-pravnih odnosa. Dok se ne donese potpuni pomorski kodeks, sve ih treba normirati u jednom zakonskom aktu. U kojoj će mjeri imovinsko-pravni odnosi biti normirani, a što će sve ostaviti supsidijarnoj primjeni građanskog prava stvar je odluke zakonodavca.

Résumé

LES ÉPAVES MARITIMES

C'étaient les droits réels sur les épaves qui constituaient, dans le passé, le problème central en ce qui concerne les épaves maritimes. Aujourd'hui se posent en premier lieu les problèmes relatifs à la responsabilité du propriétaire de l'épave et de l'application des instituts du droit maritime à cette responsabilité. L'auteur examine s'il y a lieu de régler tous les rapports concernant les épaves dans un acte législatif spécial ou si on peut se limiter de fixer, dans les actes législatifs relatifs aux navires des dispositions spéciales pour les épaves en ce qui concerne les matières où les règles relatives aux navires ne peuvent pas être appliquées. Après un bref aperçu historique du droit des épaves (particulièrement du droit d'aubaine), l'auteur passe à une exposition comparative des solutions législatives actuelles. Tout d'abord il s'occupe de la définition de l'épave et souligne qu'il faut tenir compte de la détérioration du navire influant négativement sur sa navigabilité. L'épave perd le caractère juridique de navire mais elle garde le caractère d'une *res* du droit civil. Les épaves n'ont pas de nationalité. C'est pourquoi la protection de l'Etat dont le navire battait pavillon est identique, en ce qui concerne l'épave, à la protection que les Etats accordent aux biens meubles de leurs ressortissants. Les privilèges qui grévaient le navire continuent à exister sur l'épave. Quant à la naissance de nouveaux privilèges l'auteur distingue les créances contractuelles de créances extra-contractuelles. Pour les créances contractuelles l'auteur considère qu'elles ne sont pas nanties d'un privilège tandis que il considère que les créances extra-contractuelles jouissent d'un privilège sur l'épave. Les hypothèques ne peuvent pas être constituées sur une épave mais celles qui existaient sur le navire continuent à gréver l'épave. Les dispositions du droit maritime relatives aux contrats d'utilisation des navires ne s'appliquent pas aux épaves. Elles sont soumises aux principes du droit civil. Les parties à un contrat peuvent, bien entendu, soumettre leurs rapports aux règles du droit maritime. La communauté d'intérêts entre le navire et la cargaison continue à exister même après que le navire est devenu une épave. Toutefois si la cargaison est chargée sur une épave on n'y pourrait pas appliquer les dispositions relatives à l'avarie commune sans une stipulation expresse des parties. Le propriétaire de l'épave peut limiter sa responsabilité dans les cas expressément prévus de la même manière que le propriétaire du navire ou l'armateur. Si les parties ne stipulent pas expressément que les règles de l'assurance maritime doivent être appliquées à l'assurance de l'épave leur contrat sera

traité comme un contrat d'assurance du droit commun. Aux rapports découlants d'un abordage on devra appliquer les règles du droit civil. Enfin l'auteur passe à l'analyse de l'institut de l'enlèvement des épaves aussi bien du point de vue de la sécurité de la navigation que de relations contractuelles des parties ayant prévu l'enlèvement d'une épave. Il faut en premier lieu réserver au propriétaire le droit d'enlèvement de l'épave et seulement s'il n'en veut pas user ou s'il n'est pas dans la possibilité d'y procéder on peut autoriser une autre personne à le faire. L'auteur considère qu'on devrait permettre l'enlèvement même contre la défense expresse du propriétaire de l'épave afin de sauver des objets utiles qui sans cela resteraient inutilisables. Toutefois même quand l'enlèvement est effectué par un non-propriétaire cela n'a aucune influence sur le droit de propriété. Un droit de préférence sur le prix obtenu à la vente de l'épave est à accorder à celui qui a procédé à l'enlèvement de l'épave pour couvrir ses dépenses. S'il n'y a pas de propriétaire de l'épave, elle ou le produit de sa vente deviennent propriété sociale. L'auteur arrive à la conclusion qu'il n'est pas nécessaire de régler cette matière par un acte législatif spécial et qu'on peut se borner à le faire dans le cadre des autres instituts du droit maritime. Une seule exception à cette règle doit être faite en ce qui concerne l'enlèvement des épaves.

ZBORNİK
ZA POMORSKO PRAVO

ZAGREB

1967