

HRVATSKA AKADEMIJA ZNANOSTI I UMJETNOSTI  
ZNANSTVENO VIJEĆE ZA DRŽAVNU UPRAVU, PRAVOSUĐE I VLADAVINU PRAVA

# NOVI PRAVNI REŽIM ZA MARINE



ZAGREB, 2019.

**Nakladnički niz : Modernizacija prava / urednik nakladničkog niza akademik Jakša Barbić**

**Knj. 1:** Strategija reforme pravosudnog sustava : okrugli stol održan 12. prosinca 2005. Zagreb, 2006.

**Knj. 2:** Reforma hrvatske državne uprave : okrugli stol održan 31. siječnja 2006. Zagreb, 2006.

**Knj. 3:** Nacionalni program suzbijanja korupcije : okrugli stol održan 10. ožujka 2006. Zagreb, 2006.

**Knj. 4:** Reforma upravnog sudstva i upravnog postupanja : okrugli stol održan 07. lipnja 2006. Zagreb, 2006.

**Knj. 5:** Reforma pravnog obrazovanja : okrugli stol održan 30. siječnja 2007. Zagreb, 2007.

**Knj. 6:** Modernizacija hrvatskoga stvarnog prava : okrugli stol održan 25. travnja 2007. Zagreb, 2007.

**Knj. 7:** Pristupanje Republike Hrvatske Europskoj uniji - ograničenje suverenosti i afirmacija državnosti : okrugli stol održan 19. lipnja 2007. Zagreb, 2007.

**Knj. 8:** Građanskopravna odgovornost u medicini : okrugli stol održan 27. veljače 2008. Zagreb, 2008.

**Knj. 9:** Hrvatska država i uprava : stanje i perspektive : okrugli stol održan 26. i 27. ožujka 2008. Zagreb, 2008.

**Knj. 10:** Hrvatsko ustavno sudovanje de lege lata i de lege ferenda : okrugli stol održan 02. travnja 2009. Zagreb, 2009.

**Knj. 11:** Nova hrvatska lokalna i regionalna samouprava : okrugli stol održan 23.-24. ožujka 2010. Zagreb, 2010.

**Knj. 12:** Dvadeseta obljetnica Ustava Republike Hrvatske : okrugli stol održan 16. prosinca 2010. Zagreb, 2010.

**Knj. 13:** Izbori zastupnika u Hrvatski sabor i referendum : okrugli stol održan 4. veljače 2011. Zagreb, 2011.

**Knj. 14:** Oblici demokracije : okrugli stol održan 6. lipnja 2011. Zagreb, 2011.

**Knj. 15:** Republika Hrvatska u Europskoj uniji : okrugli stol održan 27. listopada 2011. Zagreb, 2011.

**Knj. 16:** Ustavi i demokracija: strani utjecaji i domaći odgovori : okrugli stol održan 7. prosinca 2011. Zagreb, 2012.

**Knj. 17:** Vrijednosti suvremenog društva – Hrvatska u XXI. stoljeću : okrugli stol održan 20. ožujka 2012. Zagreb, 2012.

**Knj. 18:** Hrvatski pravni sustav : okrugli stol održan 14. lipnja 2012. Zagreb, 2012.

**Knj. 19:** Ustavna demokracija i odgovornost : okrugli stol održan 22. studenoga 2012. Zagreb, 2013.

**Knj. 20:** Jezik u pravu : okrugli stol održan 8. svibnja 2013. Zagreb, 2013.

**Knj. 21:** Intelektualno vlasništvo i sveučilište : okrugli stol održan 23. svibnja 2013. Zagreb, 2013.

**Knj. 22:** Profili hrvatskog kaznenog zakonodavstva : okrugli stol održan 20. lipnja 2013. Zagreb, 2014.

**Knj. 23:** Hrvatsko insolventijsko pravo : okrugli stol održan 14. studenoga 2013. Zagreb, 2014.

**Knj. 24:** Konstitucionalizacija demokratske politike : okrugli stol održan 18. prosinca 2013. Zagreb, 2014.

**Knj. 25:** Novo uređenje obiteljskih sudskih postupaka : okrugli stol održan 5. svibnja 2014. Zagreb, 2014.

**Knj. 26:** Upravnopravna zaštita okoliša: okrugli stol održan 23. listopada 2014. Zagreb, 2015. i poseban otisak

**Knj. 27:** Nova upravno-teritorijalna organizacija Hrvatske : okrugli stol održan 6. ožujka 2015. Zagreb, 2015.

**Knj. 28:** Pravna zaštita šuma : okrugli stol održan 16. travnja 2015. Zagreb, 2015.

**Knj. 29:** Zaštita potrošača u Republici Hrvatskoj : okrugli stol održan 11. svibnja 2015. Zagreb, 2016.

KONFERENCIJA  
NOVI PRAVNI REŽIM ZA MARINE

Modernizacija prava  
Knjiga 47

*Glavni urednik serije*  
Akademik Jakša Barbić  
Predsjednik Znanstvenog vijeća za državnu upravu,  
pravosuđe i vladavinu prava

*Recenzenti*  
Prof. dr. sc. Dragan Bolanča  
Prof. dr. sc. Axel Luttenberger  
Prof. dr. sc. Jasenko Marin

*Adresa uredništva*  
Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti  
Znanstveno vijeće za državnu upravu, pravosuđe i vladavinu prava

Trg Nikole Šubića Zrinskog 11, 10000 Zagreb  
Tel. 4895-169

ISBN 978-953-347-221-8

CIP zapis je dostupan u računalnome katalogu Nacionalne i sveučilišne  
knjižnice u Zagrebu pod brojem 001022337.

HRVATSKA AKADEMIJA ZNANOSTI I UMJETNOSTI  
Znanstveno vijeće za državnu upravu, pravosuđe i vladavinu prava

# NOVI PRAVNI REŽIM ZA MARINE

Konferencija održana 22. i 23. studenog 2018.  
u palači Akademije u Zagrebu

*Uredili*

Akademik Jakša Barbić  
Doc. dr. sc. Adriana Vincenca Padovan  
Dr. sc. Vesna Skorupan Wolff



Zagreb, 2019.



## SADRŽAJ

<b>Predgovor</b> .....	7
<b>Adriana Vincenca Padovan</b> Predstavljanje rezultata projekta DELICROMAR.....	15
<b>Zrinka Marušić, Siniša Horak</b> Perspektive održivog razvoja nautičkog turizma na Jadranu.....	25
<b>Iva Tuhtan Grgić</b> Postupak dodjele koncesije za luku nautičkog turizma u hrvatskom pravu....	51
<b>Božena Bulum</b> Pravno uređenje pružanja usluga u nautičkom turizmu u hrvatskim lukama <i>de lege lata</i> i prijedlozi <i>de lege ferenda</i> .....	91
<b>Vesna Skorupan Wolff, Adriana Vincenca Padovan</b> Standardizirani modeli ugovora o vezu za hrvatske marine kao korak naprijed.....	127
<b>Dorotea Ćorić</b> Izvanugovorna odgovornost luke nautičkog turizma u okviru hrvatskog zakonodavstva.....	197
<b>Marija Pijaca</b> Usporedba hrvatskog i engleskog prava i poslovne prakse osiguranja odgovornosti marine.....	217
<b>Ranka Petrinović, Nikola Mandić</b> Pravni aspekt sigurnosti plovidbe u hrvatskim marinama.....	253
<b>Josip Pavliček</b> Razvoj sigurnosnih standarda u marinama.....	275
<b>Branislav Radulović</b> Pravni izazovi razvoja nautičkog turizma u Crnoj Gori.....	299

## PRILOZI

**Adriana Vincenca Padovan, Vesna Skorupan Wolff**

Ogledni opći uvjeti i modeli ugovora o vezu u marinama .....	319
<i>Opći uvjeti ugovora o stalnom vezu u marini za sve osim čartera</i> .....	320
<i>Ugovor o stalnom vezu – Model I: najam za sve osim čartera</i> .....	337
<i>Ugovor o stalnom vezu – Model II: najam + nadzor za sve osim čartera</i> .....	343
<i>Ugovor o stalnom vezu – Model III: najam + nadzor + dodatne usluge i radovi za sve osim čartera</i> .....	349
<i>Ugovor o stalnom vezu – Model IV: najam + dodatne usluge i radovi za sve osim čartera</i> .....	355
<i>Opći uvjeti ugovora o tranzitnom vezu u marini</i> .....	361
<i>Opći uvjeti ugovora o stalnom vezu u marini za plovila čarter flote</i> .....	371
<i>Popis čarter flote uz ugovor o stalnom vezu za čarter</i> .....	387
<i>Ugovor o stalnom vezu – Model I: najam za čarter</i> .....	389
<i>Ugovor o stalnom vezu – Model II: najam + nadzor za čarter</i> .....	393
<i>Ugovor o stalnom vezu – Model III: najam + nadzor + dodatne usluge i radovi za čarter</i> .....	399
<i>Ugovor o stalnom vezu – Model IV: najam + dodatne usluge i radovi za čarter</i> .....	405
<b>Adriana Vincenca Padovan</b>	
Ogledne klauzule za osiguranje odgovornosti marina i drugih pružatelja usluge nautičkog veza .....	411
Bibliografija projekta .....	425



## PREDGOVOR

U nakladničkom nizu *Modernizacija prava* ovo je već druga knjiga s područja prava u kojoj su objavljeni radovi vezani uz luke nautičkog turizma, a treća koja obrađuje materiju vezanu uz more. Prethodio joj je vrlo uspješan okrugli stol i knjiga *Pravni okvir za luke nautičkog turizma* koja je bila 42. knjiga u nakladničkom nizu *Modernizacija prava* te knjiga *Pravna zaštita mora* koja je bila 35. knjiga u istom nakladničkom nizu i prva u kojoj se govori o temama vezanim uz more. Cilj nam je da se materija koja se odnosi na zasnivanje i poslovanje luka nautičkog turizma sustavno obradi jer je izuzetno aktualna i složena, a za Republiku Hrvatsku kao pomorski orijentiranu državu posebno važna. Osim toga, važna zadaća ove knjige jest prezentacija rezultata rada na znanstvenom projektu Jadranskog zavoda Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti *Razvoj suvremenog pravnog i osigurateljnog režima za hrvatske marine – unapređenje konkurentnosti, sigurnosti, sigurnosne zaštite i zaštite morskog okoliša (DELICROMAR)*. Ova knjiga posvećena je radovima sa završne konferencije navedenog znanstvenog projekta koje su izlagači, a to su pretežno članovi projektnog tima, objavili kao poglavlja u ovoj knjizi.

Za razliku od drugih područja prava za koja postoji opsežna i značajna pravna regulativa i literatura, ovo je područje do početka realizacije ovog projekta bilo neistraženo, a pozitivnopravni okvir kao i autonomni izvori prava bili su manjkavi i nesređeni. U okviru istraživanja na projektu DELICROMAR detektirala su se otvorena pravna pitanja i problemi u zakonodavnom okviru, autonomnom pravu te poslovnoj i sudskoj praksi, te se prionulo proučavanju ove složene i neistražene materije, pri čemu su se suradnicima na projektu pridružili i brojni drugi domaći i strani eksperti u ovom području. Tim je projektom istražen i ispitan pravni okvir za osnivanje, upravljanje i djelatnost luka nautičkog turizma u Hrvatskoj. Istraživanje je obuhvatilo i poredbenopravnu analizu svih izvora prava u Hrvatskoj i u drugim pomorskim zemljama u Europi. Predložena su rješenja za unaprjeđenje pravnog okvira za marine, uključujući ogleadne standardizirane opće uvjete ugovora o vezu i modele ugovora o vezu te ogleadne klauzule za osiguranje odgovornosti marine. Sve je to učinjeno radi konsolidacije relevantnih propisa i razjašnjenja dvojbenih pravnih pitanja te ujednačavanja sudske i poslovne prakse.

Jadranski zavod završava rad na navedenom znanstvenom projektu koji financira Hrvatska zaklada za znanost od 1. ožujka 2016. do 28. veljače 2019., pa

je u povodu toga organizirana konferencija na kojoj su raspravljeni rezultati projekta i razmijenjena stajališta i iskustva teoretičara i praktičara koji se bave ovim područjem prava.

Sudionike konferencije pozdravili su predstavnici Ministarstva mora, prometa i infrastrukture, Ministarstva turizma i Udruženja hrvatskih marina pri Hrvatskoj gospodarskoj komori koji su iznijeli podatke o tome kakvo je stanje poslovne djelatnosti nautičkog turizma te ukazali na ono što zbog nedovoljnog ili nepovoljnog pravnog uređenja otežava to poslovanje, pohvalivši pritom postignuća i recentna rješenja koja su u ovom području kreirali pravni stručnjaci na projektu DELICROMAR.

Budući da je ova konferencija posvećena navedenom znanstvenom projektu, prvo izlaganje na konferenciji odnosilo se na predstavljanje rezultata projekta, a prezentirala ih je voditeljica projekta doc. dr. sc. Adriana Vincenca Padovan. Rezultati projekta prezentiraju se javnosti u prvom poglavlju ove knjige.

Na konferenciji je održano niz izlaganja uglavnom inozemnih, ali i domaćih pozvanih predavača koji su eksperti u ovom području, a svojim su prisustvom na konferenciji značajno doprinijeli kvaliteti rasprave i formiranju znanstveno utemeljenih stajališta.

Kada se sustavno i temeljito izučava neka materija, uvijek je neophodno čuti i proučiti poredbenopravna rješenja i iskustva. Osobito je to korisno kada je riječ o državama koje su vodeće u ovom gospodarskom sektoru, kao što su Italija, Španjolska, Malta i Nizozemska, a relevantna su i poredbena rješenja Crne Gore i Slovenije. Zbog toga su kao pozvani predavači na ovoj konferenciji sudjelovali: dr. Roberto Perocchio koji je izložio koje su se zakonodavne reforme od utjecaja na djelatnost luka nautičkog turizma poduzele u Italiji; prof. dr. sc. Stefano Zunarelli koji je govorio o utjecaju prava Europske unije na sustav koncesija za luke nautičkog turizma u Italiji i prof. dr. sc. Branislav Radulović koji je izložio s kojim se pravnim izazovima razvoja nautičkog turizma susreće Crna Gora.

Dr. sc. Ivan Vella s Malte kao pozvani predavač govorio je o financiranju projekata izgradnje luka nautičkog turizma, i to o nekim financijskim i pravnim modelima koji se primjenjuju u praksi. Izlaganje je uključivalo analizu brojnih važnih pravnih pitanja vezanih uz pravo na upravljanje lukom nautičkog turizma i stvarna prava na obali, lukama te pripadajućoj suprastrukturi i infrastrukturi, a u kontekstu mogućih mjera osiguranja tražbina koje mogu očekivati financijeri izgradnje i eksploatacije luka nautičkog turizma. U ovom sektoru bitno je udovoljavanje očekivanjima i potrebama zainteresiranih strana, uključujući državu, lokalnu i regionalnu upravu i samoupravu, ali i investitore koji razvijaju, grade i upravljaju lukama nautičkog turizma.

Kraljevina Nizozemska ima dugu pomorsku tradiciju plovidbe morem, kanalima i rijekama, najveću luku u Europi, a to je luka Rotterdam, ali i približno 1000 marina te preko 500 000 rekreativnih plovila. S obzirom na volumen nautičkog turizma i njegovu dugu tradiciju te iznimno bogatu sudsku praksu koja se odnosi na pitanja građanskopravne odgovornosti za štetu iz ugovora o vezu, privremene mjere osiguranja tražbina zaustavljanjem plovila u marini i pravni institut retencije na plovilu u marini, iskustva Nizozemske iznimno su interesantna za poredbenopravnu analizu. Kvaliteti konferencije značajno je pridonijela gospođa Vivian van der Kuil, odvjetnica iz Rotterdama, koja je kao pozvani predavač u vrlo sadržajnom izlaganju prezentirala najvažnija pravna pitanja vezana uz ugovor o vezu u marini i osiguranje marininih tražbina po nizozemskom pravu.

Pravnom analizom izvršenom u sklopu projekta utvrđeno je da raznovrsne tražbine koncesionara marina prema korisnicima luka nisu osigurane na zadovoljavajući način. Obilježje domaćeg pozitivnopravnog okvira i sudske prakse u pogledu pitanja ovrhe i osiguranja tražbina koncesionara marina jest da ne postoji pomorski privilegij na plovilima u korist koncesionara marine, prisutna je neizvjesnost u pogledu korištenja pravom retencije plovila, neprilagođen je sustav sudske prodaje kada je riječ o brodicama, dvojbena je mogućnost ishoda privremene mjere zaustavljanja plovila te vrlo ograničena mogućnost postupanja s napuštenim plovilima u marinama. Kao izravan rezultat istraživanja na projektu te zalaganja članova projektnog tima, u Konačni prijedlog zakona o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika iz 2018. godine uvrštene su zakonske odredbe koje će omogućiti učinkovitije provođenje ovrhe i osiguranja tražbina koncesionara marina. Prof. dr. sc. Gordana Stanković kao pozvani predavač izložio je izmjene i dopune Pomorskog zakonika koje će opisano stanje u bitnome izmijeniti. Ovrha i osiguranje tražbina marine bila je tema pozvanog predavanja koje je održala prof. dr. sc. Maria Victoria Petit Lavall, a koja je prezentirala poredbenopravna rješenja po španjolskom pravu.

Zbog važnosti i utjecaja osiguranja na poslovanje marina, nezaobilazna tema kada se govori o ovoj materiji je tema osiguranja odgovornosti marina. Naime, iako ugovaranje osiguranja odgovornosti marine nije obvezno, broj i imovinska vrijednost plovila u marini, kao i broj osoba koje borave na plovilima ili u ostalim objektima u marini, ukazuju na nužnost ugovaranja osiguranja ove vrste. Predmet osiguranja odgovornosti marine iz djelatnosti marine podrazumijeva njezinu ugovornu i izvanugovornu odgovornost prema korisnicima usluga koje pruža te prema trećima. Kao pozvani predavač na konferenciji sudjelovala je gospođa Maja Bosnić Tabain, stručnjak iz sektora pomorskog osiguranja. Gospođa Bosnić Tabain izložila je niz primjera kojima je pokazala da sudska praksa u ovim predmetima

koleba te se čini da postoji visok stupanj pravne nesigurnosti i nerazumijevanja građanskopravne odgovornosti koncesionara marina, a posljedično i opsega osiguranja te odgovornosti. Na primjerima iz hrvatske sudske prakse ukazala je na najspornija pravna pitanja koja se javljaju u predmetima iz osiguranja odgovornosti marina s naglaskom na problematiku izravne tužbe protiv osiguratelja odgovornosti, identitet oštećenika, odgovornost marine iz ugovora o vezu, sporne uzroke najčešćih oblika šteta te na sporne ugovorne klauzule o isključenju osiguranja.

Opisana izlaganja pozvanih predavača na konferenciji nisu pretočena u znanstvene radove, dok se ostala konferencijska izlaganja objavljuju kao poglavlja u ovoj knjizi. U nastavku se ukratko govori o njihovom sadržaju.

Kada je riječ o nautičkom turizmu nužno je kontinuirano pratiti i propitivati utjecaj nautičkog turizma na prirodni i kulturni okoliš, društvenu zajednicu na određenom području te zadovoljstvo nautičara i cjelokupne turističke industrije kako bi se planirala strategija njegova razvoja, izgradnja novih kapaciteta i pravodobno očuvala priznate zaštićene vrijednosti, kao što su okoliš, kulturna dobra, urbanistički integritet priobalja i sl. Zbog toga su jedno poglavlje u ovoj knjizi napisali eksperti ekonomske struke koji su analizirali perspektive održivog razvoja nautičkog turizma na Jadranu te objasnili kako se u Hrvatskoj prati održivost razvoja nautičkog turizma, a problematizirali su i pitanje zna li se je li on već u određenim varijablama i dimenzijama dosegnuo ili premašio granice svoje održivosti.

S obzirom na to da je u pravnoj praksi i doktrini dvojbena pitanje odnosa odredbi Zakona o pomorskom dobu i morskim lukama i Zakona o koncesijama, jedno od poglavlja bavi se temeljitim istraživanjem i analizom složene problematike dodjele koncesija za luke nautičkog turizma, uz uvažavanje specifičnosti koncesioniranja na pomorskom dobru s jedne strane te utjecaja prava Europske unije na postupak dodjele koncesija s druge strane. Nakon analize i usporedbe važećih propisa, posebice odredbi koje su međusobno neusklađene, daje se prijedlog izmjena postojećih odredbi, a s ciljem postizanja zadovoljavajuće razine pravne sigurnosti.

U tijeku je postupak zakonskog uređivanja ugovora o vezu po prvi puta u našoj pravnoj povijesti, pa to zaslužuje sveobuhvatnu pažnju struke. Regulatorne zahvate usmjerene na uređivanje ovog ugovora potaknuli su upravo suradnici na projektu. Uoči stupanja zakona na snagu, pravo je vrijeme za znanstvenu raspravu o učincima budućeg propisa i izradu njegova komentara, a to je učinjeno objavljivanjem znanstvenih radova na projektu. Međutim, uređivanje ugovora o vezu specijalnim zakonskim odredbama bez standardiziranja autonomnog prava bilo bi samo djelomično rješenje. Stoga su kao važan produkt na projektu izrađeni

ogledni primjeri standardiziranih modela ugovora o vezu i općih uvjeta ugovora te ogledne klauzule za osiguranje odgovornosti marine i drugih pružatelja usluge nautičkog veza. Oni čine posebno vrijedan prilog ovoj knjizi jer se u njoj u cijelosti objavljuju i time čine dostupnima svim gospodarskim subjektima u ovom sektoru s preporukom da ih implementiraju u svoje poslovanje. Ogledne klauzule općih uvjeta ugovora o vezu i klauzule za osiguranje te modeli ugovora o vezu osmišljeni su s ciljem ujednačavanja relevantnog autonomnog prava i njegova usklađivanja s poslovnom praksom marina te budućim odredbama noveliranog Pomorskog zakonika. Sadržaj ove knjige je i znanstveni rad u kojem se prikazuju i na znanstvenoj razini tumače pojedine klauzule općih uvjeta ugovora o vezu i odredbe oglednih modela ugovora. U radu se također govori o učincima koji se u praksi mogu očekivati ako marine prihvate preporuke za standardizaciju općih uvjeta ugovora i modela ugovora. Donošenje specijalnih zakonskih odredbi o ugovoru o vezu te izrada standardiziranih modela ugovora o vezu i općih uvjeta ugovora o vezu, oglednih klauzula za osiguranje odgovornosti marine i drugih pružatelja usluge nautičkog veza može se označiti kao „velika reforma“ ovog ugovora koja donosi njegovu suštinsku preobrazbu od neimenovanog i autonomnim pravom neodgovarajuće uređenog ugovora do uređenog i standardiziranog ugovora.

Kao što je već istaknuto, osiguranje odgovornosti marina posebno je važno pitanje koje izravno utječe na učinkovito poslovanje marina, pa je osiguranju odgovornosti marine posvećeno jedno poglavlje u knjizi. Provedena je poredbena analiza hrvatskog i engleskog prava i prakse osiguranja odgovornosti marine. Englesko pravo i praksa odabrani su za poredbenu analizu zbog značaja londonskog tržišta u svijetu osiguranja općenito, pa tako i u predmetu osiguranja odgovornosti marina. Analizirani su standardni uvjeti osiguranja odgovornosti marine nekih osiguratelja, navedene najčešće odgovornosti marine u praksi osiguranja odgovornosti te visina i opseg odgovornosti kod takvih šteta, kao i osigurateljne metode procjene rizika odgovornosti marine, tj. okolnosti koje se uzimaju u obzir za procjenu rizika osiguranja odgovornosti marine na primjerima izabranih prava i poslovne prakse.

Usluge u nautičkom turizmu pružaju se čak i u sportskim lukama, iako postojeći propisi to izričito zabranjuju, te na privezištima izvan lučkih područja, a da njihovi pružatelji nemaju koncesiju za obavljanje tih djelatnosti. Te se usluge pružaju i u lukama otvorenim za javni promet od osobitog međunarodnog gospodarskog značaja za Hrvatsku, što može ugroziti sigurnost linijskog prijevoza putnika morem. Pored toga postoje i brojna druga sporna pitanja kada je riječ o pružanju usluga u nautičkom turizmu u lukama otvorenim za javni promet.

Općenito, pravna pravila koja reguliraju pružanje usluga u nautičkom turizmu u Hrvatskoj nisu adekvatna za ogromne promjene koje se događaju u praksi. Pravila Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama i njegovih podzakonskih akata koji reguliraju pružanje usluga u nautičkom turizmu su manjkava. Pored toga, problemi postoje i kada je riječ o njihovoj provedbi. Zbog toga je ministarstvo nadležno za poslove pomorstva još 2009. godine započelo javnu raspravu o novom lučkom zakonodavstvu. U jednom od poglavlja ove knjige analiziraju se sporna pitanja koja se odnose na pravno uređenje pružanja usluga u nautičkom turizmu u hrvatskim lukama i to na razini *de lege lata* kao i na razini *de lege ferenda*.

Osim sređenih izvora prava za ugovornu odgovornost jednako je važno da takav okvir postoji i za izvanugovornu odgovornost marine. To je važno ne samo za marinu kao nositelja imovinskopravne odgovornosti, nego i za treće osobe oštećenike, jer izvanugovorna odgovornost obuhvaća odgovornost prema trećima i to za štete u slučaju smrti, ozljede ili oštećenja zdravlja trećih osoba, za štete na njihovoj imovini te za štete zbog onečišćenja okoliša. Radi sveobuhvatnosti ove knjige, posebno poglavlje obrađuje izvanugovornu odgovornost luke nautičkog turizma u okviru hrvatskog zakonodavstva, a u njemu se pruža prikaz rješenja hrvatskog zakonodavstva.

Budući da nautički turizam ima posebno izraženu pomorsku komponentu, a osiguranje standarda sigurnosti plovidbe u marinama jamstvo je uspješnog odvijanja djelatnosti nautičkog turizma, u okviru ove knjige bilo je nužno obuhvatiti i pravne aspekte sigurnosti plovidbe u hrvatskim marinama. Odgovornost za sigurnu plovidbu u marini je na koncesionaru svake pojedine marine, što proizlazi iz njegova pravnog statusa tijela koje upravlja lukom, a u ovom poglavlju knjige analiziraju se i tumače ovlaštenja i obveze koncesionara u poslovima osiguranja standarda sigurnosti plovidbe u marinama.

Iako se Republika Hrvatska smatra sigurnom zemljom, treba kontinuirano ulagati u prevenciju kriminaliteta i razvoj visokih sigurnosnih standarda. Zbog toga je razvoju sigurnosnih standarda u marinama posvećeno posebno poglavlje ove knjige, a u njemu se nakon provedene kvalitativne analize sigurnosnih standarda u hrvatskim marinama iznose određene preporuke koje bi se mogle implementirati u marinama u pogledu sigurnosne zaštite.

Održavanjem završne konferencije na projektu DELICROMAR i objavom ove knjige Jadranski zavod i Znanstveno vijeće za državnu upravu, pravosuđe i vladavinu prava Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti daju na uvid znanstvenoj i drugoj javnosti prvenstveno rezultate istraživanja na projektu, ali i rezultate raspravljanja o bitnim pitanjima vezanim uz ovu materiju koja su održali inozemni i domaći pozvani predavači okupljeni oko ove teme.

Tako su svi koji odlučuju ili se u svome poslu susreću s važnim pravnim pitanjima u vezi upravljanja pomorskim dobrom, koncesioniranja luka nautičkog turizma, pružanja usluga u nautičkom turizmu, građanskopravne odgovornosti marine, osiguranja odgovornosti, sigurnosti plovidbe i sigurnosne zaštite u marinama, ovrhe i osiguranja tražbina marine imali priliku na konferenciji aktivno sudjelovati u raspravi i upozoriti na otvorena pitanja u ovom području.

Radovi objavljeni u ovoj knjizi šalju snažnu poruku svima koji u svom radu sudjeluju u kreiranju poslovne i sudske prakse, zakonodavnog okvira te autonomnog prava kako je poželjno urediti ovu složenu materiju i kojim načelima treba težiti. Uz 42. knjigu nakladničkog niza *Modernizacija prava* koja nosi naslov *Pravni okvir za luke nautičkog turizma*, ova monografija pruža potpunu sliku o svemu što je važno znanstveno obraditi, a odnosi se na novi pravni režim za luke nautičkog turizma. Uvažavanjem smjernica i prijedloga proizašlih iz ovog projekta i objavljenih u ovim dvjema knjigama može se uvesti red u ovo područje prava i time doprinijeti razvoju nautičkog turizma, postizanju stabilne poslovne i sudske prakse te pravnog okvira koji nudi odgovarajući stupanj pravne sigurnosti i predvidivosti pravne zaštite.

Knjiga nosi naziv *Novi pravni režim za marine* jer je njezin glavni sadržaj prezentacija najnovijih pravnih rješenja u ovom području, a to su prijedlozi *de lege ferenda* za noveliranje Pomorskog zakonika i Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama, prijedlozi standardizacije autonomnog prava te smjernice za njihovo tumačenje u poslovnoj i sudskoj praksi. Međutim, ova knjiga donosi i konkretne smjernice i argumentirane i sadržajne prijedloge za tumačenje postojećih propisa, a takva tumačenja do sada nisu postojala u domaćoj pravnoj literaturi.

Riječ je o temama koje su stručno i znanstveno važne za probitak Hrvatske, jer je nautički turizam važna gospodarska grana koja donosi značajne prihode državnom proračunu. Osim toga, riječ je o sektoru koji je u ekspanziji, jer se usporedbom statističkih podataka uočava da su prihodi luka nautičkog turizma svake godine veći u odnosu na prethodne godine, a to dovodi i do otvaranja novih radnih mjesta i porasta zaposlenosti. Međutim, istodobno je riječ o vrlo osjetljivom sektoru u kojem treba voditi računa o njegovom održivom razvoju, zaštiti javnih interesa u gospodarenju pomorskim dobrom, očuvanju okoliša, kulturnih dobara i sl. O strategiji razvoja nautičkog turizma trebaju brinuti nadležna državna tijela i jedinice lokalne samouprave, ali vodeći računa o dobrom balansu između zaštićenih javnih interesa i slobode poduzetništva.

Brzina promjena u ovom sektoru važnom za Republiku Hrvatsku kao jadranski i pomorski orijentiranu državu nameće potrebu za aktivnim i angažiranim bavljenjem ovom prvorazrednom društvenom temom. Stoga, uspješna realizacija

nacionalnog znanstvenog projekta DELICROMAR, održavanje okruglog stola *Pravni okvir za luke nautičkog turizma* u veljači 2018. i ove konferencije, kao i objavljivanje ovih dviju knjiga radova pokazuju koliko Akademija i njezin Jadranski zavod te Znanstveno vijeće za upravu, pravosuđe i vladavinu prava idu ukorak sa suvremenim znanstvenim temama i aktualnim zbivanjima u poslovnoj i sudskoj praksi, koliko pomno prate stanje u društvu, sudjeluju u znanstvenom proučavanju i kritičkom propitivanju važnih pitanja za Republiku Hrvatsku te tako doprinose zaštiti općeg interesa kroz unaprjeđenje pravnog okvira i vladavine prava.

U Zagrebu 6. veljače 2019.

Urednici

Akademik Jakša Barbić,

Doc. dr. sc. Adriana Vincenca Padovan

Dr. sc. Vesna Skorupan Wolff



**Doc. dr. sc. Adriana Vincenca Padovan**, voditeljica projekta  
Jadranski zavod Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti

## PREDSTAVLJANJE REZULTATA PROJEKTA DELICROMAR

Uspostavni znanstvenoistraživački projekt pod naslovom *Razvoj suvremenog pravnog i osigurateljnog režima za hrvatske marine – unapređenje konkurentnosti, sigurnosti, sigurnosne zaštite i zaštite morskog okoliša / Developing a Modern Legal and Insurance Regime for Croatian Marinas – Enhancing Competitiveness, Safety, Security and Marine Environmental Standards (DELICROMAR)* provodi se na Jadranskom zavodu Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti u razdoblju od 1. ožujka 2016. do 28. veljače 2019. godine, a financira ga Hrvatska zaklada za znanost pod brojem UIP 2013-11-3061, kao jedan od ukupno jedanaest znanstvenih projekata (od toga samo četiri uspostavna istraživačka projekta) iz polja pravo financiranih od 2013. do 2019. godine.<sup>1</sup> Program financiranja uspostavnih istraživačkih projekata Hrvatska zaklada za znanost razvila je kako bi se njime osiguralo „ubrzavanje uspostave samostalnih istraživačkih karijera znanstvenika, čime su najuspješnije vrednovani znanstvenici dobili mogućnost osnivanja istraživačkih skupina koje se bave međunarodno kompetitivnim problematikama na hrvatskim sveučilištima i javnim znanstvenim institutima.“<sup>2</sup> Ovdje će se sažeto izložiti rezultati našeg trogodišnjeg projekta te izraziti zahvala onima koji su pridonijeli njegovoj realizaciji.

Prije svega, čast mi je predstaviti suradnike na projektu:

- prof. dr. sc. Ranka Petrinović i doc. dr. sc. Nikola Mandić s Pomorskog fakulteta Sveučilišta u Splitu bavili su se pitanjima sigurnosti plovidbe i reda u lukama nautičkog turizma

---

1 [http://www.hrzz.hr/default.aspx?id=78&search=yes&podpolj=polj\\_35&page=1](http://www.hrzz.hr/default.aspx?id=78&search=yes&podpolj=polj_35&page=1) (stranica posjećena 13. siječnja 2019.).

2 <http://www.hrzz.hr/default.aspx?id=80> (stranica posjećena 13. siječnja 2019.).

- prof. dr. sc. Dorotea Ćorić s Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci izučavala je pomorskopravne aspekte zaštite morskog okoliša
- prof. dr. sc. Nikoleta Radionov s Pravnog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu pridonijela je prikupljanjem građe za istraživanje, razvijanjem suradnje s Hrvatskim društvom za transportno pravo i organizacijom 2. Međunarodne konferencije transportnog prava i prava osiguranja INTRANSLAW Zagreb 2017 koja se održala u listopadu 2017. godine u Zagrebu
- prof. dr. sc. Lana Ofak s Pravnog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu bavila se upravnopravnom zaštitom okoliša u kontekstu projekata razvoja marina, s posebnim osvrtom na pravo Europske unije
- dr. sc. Vesna Skorupan Wolff s Jadranskog zavoda Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti izučavala je ugovore o vezu i građanskopravnu odgovornost luka nautičkog turizma
- dr. sc. Božena Bulum s Jadranskog zavoda Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti istraživala je relevantno pravo Europske unije, s naglaskom na lučko pravo, pravo tržišne utakmice i ugovore o koncesijama
- doc. dr. sc. Iva Tuhtan Grgić s Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci bavila se pitanjima pravnog statusa luka nautičkog turizma, koncesija na pomorskom dobru i utjecaja prava Europske unije na nacionalna rješenja ovih pitanja u Hrvatskoj i drugim europskim mediteranskim zemljama
- doc. dr. sc. Josip Pavliček s Visoke policijske škole u Zagrebu posvetio se istraživanju sigurnosne zaštite u marinama
- doc. dr. sc. Marija Pijaca s Pomorskog odjela Sveučilišta u Zadru izučavala je ugovore o vezu i ugovore o poslovnoj suradnji između marina i čarter kompanija, osiguranje odgovornosti marine i privatnopravne aspekte sigurnosne zaštite u marinama
- prof. dr. sc. Maria Victoria Petit Lavall sa Sveučilišta Jaume I iz Castellóna, naša inozemna suradnica, projektu je doprinijela istraživanjem komparativnog španjolskog prava
- doc. dr. sc. Mišo Mudrić s Pravnog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu bio je suradnik tijekom prve polovine projektnog razdoblja, a bavio se pravnim aspektima sigurnosne zaštite u lukama i marinama.

Na ovom popisu iz formalnih razloga nema jedne osobe koja je u stvarnosti uistinu bila vrlo vrijedan član projektnog tima, a to je gđa. Vlatka Živojnović, administrativna tajnica Jadranskog zavoda. Hvala joj na pedantnom i požrtvovnom radu i trudu u administriranju projekta. Također bih zahvalila na pomoći kolegici

Maruli Vujasinović, voditeljici knjižnice Jadranskog zavoda. Profesoru Deganu hvala što nam je omogućio slobodu u osmišljavanju i provođenju projekta, dok nam je svima u ovom razdoblju bio moralna podrška i izvor dobrih savjeta.

U okviru projekta izučavali smo sve izvore prava (nacionalno zakonodavstvo, međunarodne konvencije, pravo EU-a, autonomno pravo i poslovnu praksu, sudsku praksu, pravnu literaturu) koji se tiču odgovornosti marina, ugovora o vezu, osiguranja odgovornosti luka nautičkog turizma, pravnog statusa tih luka, pomorskog dobra i koncesija, standarda sigurnosti, sigurnosne zaštite i zaštite morskog okoliša. Teme smo izučavali u kontekstu hrvatskog prava, ali i komparativno u pravima Slovenije, Crne Gore, Italije, Španjolske, Malte, Ujedinjenog Kraljevstva, Sjedinjenih Američkih Država i Nizozemske.

Ciljevi projekta bili su izdvojiti i evaluirati relevantne nacionalne propise koji utječu na poslovanje marina, a koje je potrebno unaprijediti, evaluirati postojeće autonomno pravo (marine, osiguratelji), izdvojiti relevantno međunarodno pravo i pravo EU-a i ocijeniti stupanj njihove implementacije u nacionalni pravni okvir, izraditi prijedloge *de lege ferenda* radi unapređenja domaćeg pravnog okvira, promicati standardizaciju općih uvjeta ugovora o vezu i općih uvjeta osiguranja odgovornosti marina u interesu pravne sigurnosti, kvalitete usluge i zaštite potrošača te podići razinu znanja o temama projekta među znanstvenicima, u struci, gospodarstvu i pravosuđu.

U rezultate našeg projekta ubrajaju se formirane baze podataka i popisi izvora i građe za istraživanje. Proveli smo istraživanje putem strukturiranih upitnika za marine, osiguratelje i lučke kapetanije. Okupili smo struku oko ovog projekta i razvili mnoge stručne i akademske suradnje. Diseminirali smo rezultate istraživanja publicirajući znanstvene i stručne radove te sudjelujući s izlaganjima na raznim domaćim i stranim, nacionalnim i međunarodnim skupovima. Poticali smo javnu raspravu o ključnim temama projekta organizirajući stručne i znanstvene skupove. Sudjelovali smo u stručnim povjerenstvima Ministarstva mora, prometa i infrastrukture za izmjene i dopune Pomorskog zakonika i izradu novog Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama u okviru kojih smo izradili nacрте novih zakonskih normi. I konačno, pripremili smo ogledne modele ugovora o vezu i standardne opće uvjete ugovora za marine te ogledne klauzule osiguranja odgovornosti marine koji su objavljeni kao prilozi u ovoj knjizi.

Do danas je na projektu objavljeno 35 znanstvenih radova, uključujući radove u ovoj knjizi, te četiri zbornika radova sa skupova (su)organiziranih u okviru projekta. U ovom trenutku u pripremi je još sedam znanstvenih radova koji će do kraja projekta biti predani za objavljivanje u stranim časopisima. Sudjelovali smo

s 34 izlaganja na 17 stručnih i znanstvenih skupova u zemlji i inozemstvu, (su) organizirali smo tri znanstveno-stručne konferencije i dva okrugla stola.<sup>3</sup> Ustanovili smo i formalizirali niz institucionalnih suradnji, uključujući suradnju s Ministarstvom mora, prometa i infrastrukture, Ministarstvom turizma, Hrvatskim društvom za pomorsko pravo, Hrvatskim društvom za transportno pravo, Društvom za pomorsko pravo Slovenije, Javnim poduzećem za upravljanje morskim dobrom Crne Gore, Hrvatskim uredom za osiguranje, Hrvatskom gospodarskom komorom, Adriatic Croatia International Clubom d.d. (ACI), Institutom za transportno pravo Sveučilišta Jaume I u Castellónu, ali i mnoge neformalne suradnje, kao što je, primjerice, suradnja sa stručnim portalom – Hrvatsko pomorsko dobro i glavnim urednikom portala, kap. Brankom Kundihom. Proveli smo niz terenskih istraživanja u Hrvatskoj, Španjolskoj, Crnoj Gori, Sloveniji, Italiji, Malti, Engleskoj i u SAD-u.

U okviru terenskih istraživanja u Hrvatskoj, kombinacijom pisanog upitnika i intervjuiranja odgovornih osoba ispitali smo 37 marina kojima upravlja 12 različitih koncesionara te šest vodećih osiguratelja koji drže preko 80% domaćeg portfelja osiguranja odgovornosti marina. Sa specijaliziranim odvjetnicima i stručnjacima iz područja kontinuirano smo razmjenjivali stručna znanja i iskustava, sudsku praksu i dr. Podatke i građu za istraživanje prikupljali smo i kroz suradnju s Ministarstvom mora, prometa i infrastrukture, Ministarstvom turizma te Ministarstvom zaštite okoliša i energetike. Osobita zahvala za uspješnu realizaciju terenskih istraživanja u Hrvatskoj ide gospodinu Ivanu Soži, predsjedniku HGK županijske komore Šibenik i gospodinu Zoranu Zaninoviću, bivšem dugogodišnjem direktoru Sektora za osiguranje prijevoza i kredita u Croatia osiguranju. Gospoda su nam otvorila mnoga vrata i pomogla prebroditi prve prepreke povezavši nas sa svim relevantnim kontaktima u gospodarstvu. Osim toga, podijelili su s nama svoje bogato iskustvo i znanje iz prakse. Nadalje, željela bih zahvaliti na plodonosnoj kontinuiranoj suradnji gospodinu Kristijanu Paviću, predsjedniku Uprave ACI-ja te kolegicama Sanji Ljubetić, Martini Perhat i Ines Bezić iz pravne službe ACI-ja, zatim, gospodinu Božidaru Duki, regionalnom direktoru D-Marin Hrvatska, gospođi Renati Marević, direktorici Marine Punat, gospođi Paulini Ilić, pomoćnici direktora Marine i Servisnog centra Trogir, gospođi Branki Knez, rukovoditeljici prodaje i marketinga Marine Kornati, te gospodinu Seanu Lisjaku, predsjedniku Udruženja marina HGK i članu Uprave Tehnomonta d.d. Hvala na suradnji kolegama odvjetnicima: Mići Ljubenku,

---

3 Svi radovi, izlaganja i publikacije objavljeni na projektu dostupni su u slobodnom pristupu na mrežnim stranicama projekta [www.delicromar.hazu.hr](http://www.delicromar.hazu.hr). Popis znanstvenih radova objavljenih na projektu nalazi se u prilogu ove knjige.

Zdravku Kačiću, Tihomiru Dupličiću, Anamariji Leško, Ani Vrsaljko Metelko, Ivanu Kalebu, a posebno prof. dr. sc. Gordanu Stankoviću, novoizabranom predsjedniku Hrvatskog društva za pomorsko pravo, koji nas je pratio i podupirao u radu od samog početka projekta te kojeg smatramo pridruženim članom projektnog tima. Hvala na suradnji kolegici dr. sc. Nini Perko, gospodi Bošku Ercegoviću i Lukši Čičovačkom iz Ministarstva mora, prometa i infrastrukture, a svakako i kolegici mr. sc. Maji Markovčić Kostelac, donedavnoj državnoj tajnici za more, a danas izvršnoj direktorici Europske agencije za pomorsku sigurnost. Hvala i gospodinu Ivi Bašiću, glavnom tajniku Ministarstva turizma te svima koji ovdje nisu poimence spomenuti, a doprinijeli su realizaciji ovog projekta.

Terenskim istraživanjima u Crnoj Gori provedenim u svibnju 2016. i srpnju 2017. godine obuhvatili smo Javno poduzeće za upravljanje morskim dobrom, Dukley marinu Budva, AD marinu Bar, Marinu Porto Montenegro Tivat, Luštica Bay marinu u izgradnji, Luku Kotor te Pomorski fakultet u Kotoru. Osobitu zahvalu na uspješnoj i kontinuiranoj suradnji dugujemo predstavnicima Javnog poduzeća za upravljanje morskim dobrom te prof. dr. sc. Jeleni Nikčević Grdinić s Pomorskog fakulteta u Kotoru.

Terenska istraživanja u Španjolskoj provodila je prof. dr. sc. Maria Victoria Petit Lavall, direktorica Instituta za transportno pravo Sveučilišta Jaume I, koja je dala velik doprinos ovom projektu sveobuhvatnim istraživanjem relevantnog španjolskog prava i kao koautor nekoliko radova ključnih za ovaj projekt.

Terenska istraživanja u Italiji, i to u Genovi, Veneciji i Gradu proveli smo u suradnji s odvjetnicima Enricom Verganiam (Studio Legale Garbarino Vergani), Lorenzom Fabrom (Studio Legale Berlingieri Maresca), Cristianom Alessandriem (Studio Legale Alessandri) te dr. Robertom Perocchiom, predsjednikom ASSOMARINAS-a (udruženja talijanskih marina). Suradnja je ostvarena u okviru trilateralne konferencije društava pomorskog prava jadranskih zemalja, tj. Hrvatskog društva za pomorsko pravo, Društva za pomorsko pravo Slovenije i Društva za pomorsko pravo Italije, zahvaljujući zalaganju kolege doc. dr. sc. Igora Via, glavnog tajnika Hrvatskog društva za pomorsko pravo. Svakako, hvala i bivšem predsjedniku Hrvatskog društva za pomorsko pravo, dr. sc. Petru Kragiću na potpori ovom projektu. Terenska istraživanja u Genovi provedena u rujnu 2017. godine obuhvatila su Studio Legale Garbarino Vergani, Marinu Porto Antico, Autorità Portuale di Sistema Mar Ligure Occidentale, Yacht Line Arredomare 1618, Pesto Sea Services, Marinu Molo Vecchio, Studio Legale Berlingieri Maresca i udrugu Nautica Italiana - Fondazione Altagamma. Također, u rujnu 2017. godine proveli smo terenska istraživanja u sjedištu udruženja talijanskih marina – ASSOMARINAS u Veneciji (Cavallino). U svibnju 2018. godine, u okviru terenskih istraživanja

u Gradu obišli smo dvije marine – Porto San Vito i Darsena San Marco – te intervjurali njihovo rukovodstveno osoblje. U lipnju 2018. provedeno je istraživanje u Firenci, European University Institute. U ime uspješne suradnje na projektu, na završnoj konferenciji održanoj 22. – 23. studenog 2018. u Hrvatskoj akademiji znanosti i umjetnosti bila nam je čast ugostiti uvažene predavače dr. Roberta Perocchia, predsjednika ASSOMARINAS-a i prof. dr. sc. Stefana Zunarellia sa Sveučilišta u Bologni – Alma Mater Studiorum.

Terenska istraživanja u Sloveniji proveli smo u suradnji s Društvom za pomorsko pravo Slovenije u travnju 2017. godine. Podatke i građu za istraživanje prikupili smo metodom intervjua i to s predstavnicima vodećeg slovenskog osiguravajućeg društva – Zavarovalnice Triglav d.d. Ljubljana te Marine Izola. Suradnja u komparativnom istraživanju slovenskog prava nastavljena je i u okviru okruglog stola u Kopru koji je organiziralo Društvo za pomorsko pravo Slovenije u travnju 2018. godine. Osobita zahvala na uspješnoj suradnji ide kolegici Margiti Selan Voglar, predsjednici Društva za pomorsko pravo Slovenije te kolegama dr. sc. Mitji Grbecu i dr. sc. Borisu Jermanu, članovima Upravnog odbora.

Terenskim istraživanjem na Malti obuhvatili smo: Upravu za transport Malte, Marinu Msida & Ta' Xbiex, brodogradilište i marinu Kalkara, Marinu Roland S&D Yachts, Marinu Laguna – Valletta Cruise Port, Vella Advocates te Fenech and Fenech Advocates. Osobito hvala kolegi i prijatelju dr. Ivanu Velli za svekoliku pomoć i potporu i za sudjelovanje na završnoj konferenciji u svojstvu pozvanog predavača.

U siječnju 2018. za vrijeme studijskog boravka u SAD-u (Tulane Maritime Law Center – Tulane University Law School, New Orleans), zahvaljujući pozivu i mentorstvu prof. Martina Daviesa, istraživala sam izvore američkog prava veza ne za građanskopravnu odgovornost marine.

Terensko istraživanje na londonskom tržištu osiguranja koje je metodom intervjua provedeno u veljači 2018. godine obuhvatilo je predstavnike osiguravajućih društava, *underwritere* Lloydova tržišta osiguranja te brokere osiguranja s londonskog tržišta osiguranja, uključujući RKH Specialty, RSA/Royal & Sun Alliance Insurance Plc, Marine and Global Risk Solutions of the RSA/Royal & Sun Alliance Insurance Plc, Travelers Syndicate Management Ltd, Markel International i Hiscox Mga Ltd. Posebno hvala za realizaciju ovog terenskog istraživanja gospodinu Mikeu Riddicku iz brokerske kuće RKH Specialty.

Sudjelujući u Stručnom povjerenstvu Ministarstva mora, prometa i infrastrukture za izradu Nacrta prijedloga zakona o izmjenama i dopunama Pomorskog

zakonika<sup>4</sup>, temeljem rezultata istraživanja formulirali smo sljedeće prijedloge *de lege ferenda*:

- predlažu se nove odredbe o ugovoru o nautičkom vezu i o najmu brodice i jahte čime će ta dva najčešća ugovora u nautičkom turizmu postati novi nominatni ugovori hrvatskog prava<sup>5</sup>
- predlaže se izmjena definicije korisnika jahte odnosno brodice, koja po uzoru na definiciju brodarka sada obuhvaća vlasnika, zakupoprimca i korisnika *leasinga*
- odgovornost korisnika jahte odnosno brodice regulira se analogno odgovornosti brodarka<sup>6</sup>
- regulira se i odgovornost najmoprimca plovila u čarteru<sup>7</sup>
- proširuje se definicija pomorskog privilegija kako bi obuhvatio, *inter alia*, i naknadu za vez u luci nautičkog turizma, tj. sve lučke naknade i pristojbe kako u lukama otvorenim za javni promet, tako i u lukama posebne namjene<sup>8</sup>
- proširuje se krug pomorskih tražbina za koje se može ishoditi privremena mjera zaustavljanja jahte i brodice na tražbine za lučke naknade i pristojbe, za usluge u svrhu održavanja, očuvanja, iskorištavanja i uporabu broda<sup>9</sup>
- primjena pravila o privremenoj mjeri zaustavljanja broda i jahte radi osiguranja pomorskih tražbina proširuje se na brodice<sup>10</sup>
- problem napuštenih plovila u marinama rješava se putem izmjena i dopuna odredbi o uklanjanju i vađenju podrtina<sup>11</sup>

4 Povjerenstvo je osnovano odlukom Ministarstva mora, prometa i infrastrukture Republike Hrvatske, Klasa: 011-01/16-02/117, Urbroj: 530-03-2-1-2-17-2 od 1. veljače 2017.

5 Više o novim odredbama ugovora o vezu vidi u radu Skorupan Wolff, V.; Padovan, A. V., Ugovor o vezu *de lege ferenda*, Barbić, J. (ur.), *Pravni okvir za luke nautičkog turizma*, knjiga 42, Nakladnički niz: *Modernizacija prava*, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 2018., str. 41-93.

6 Više o tome vidi u radu Ćorić, D., Primjena odredbi Pomorskog zakonika o izvanugovornoj odgovornosti vlasnika broda i brodarka na jahte i brodice, *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, vol. 57, br. 172, 2018., str. 131-147.

7 *Ibid.*

8 Više o tome vidi u Padovan, A. V., Privremena mjera zaustavljanja jahte pred hrvatskim sudom radi osiguranja tražbine koncesionara marine, *Zbornik radova 2. Međunarodne konferencije transportnog prava i prava osiguranja INTRANSLAW 2017*, Ćorić, D.; Radionov, N.; Ćar, A. (ur.), Zagreb, 12. – 13. listopada 2017., Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb, 2017., str. 379-406; Padovan, A. V.; Petit Lavall, M. V.; Meriardi, A.; Cerasuolo, F., Security and Enforcement of Marina Operator's Claims: Croatian, Italian and Spanish Law Perspectives, *Journal of Maritime Law and Commerce*, vol. 49, br. 4, 2018., str. 518-543; Padovan, A. V.; Tuhtan Grgić, I., Is the Marina Operator's Berthing Fee a Privileged Claim under the Croatian Maritime Code, *Il Diritto Marittimo*, vol. CXIX, br. II, 2017., str. 366-399.

9 *Ibid.*

10 *Ibid.*

11 Više o tome vidi u radu Padovan, A. V.; Skorupan Wolff, V., Zakonska rješenja *de lege ferenda* za napuštena plovila u marinama, Barbić, J. (ur.), *Pravni okvir za luke nautičkog turizma*, knjiga 42, Nakladnički niz: *Modernizacija prava*, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 2018., str. 137-163.

- izmjenom odredbi o ugovoru o gradnji broda predviđa se njihova analogna primjena na ugovore o popravku i preinaci brodice i jahte, s tim da se na ugovore o popravku jahte i brodice ne primjenjuje obvezna pisana forma, pri čemu ugovori o popravku brodice i jahte uključuju i razne servisne usluge i radove radi održavanja; time se ujedno svim pružateljima navedenih usluga osigurava zakonsko pravo retencije do potpunog namirenja svih tražbina proizašlih iz pružanja tih usluga.

Naši su prijedlozi raspravljeni i prihvaćeni u okviru Stručnog povjerenstva te uneseni u Vladin Prijedlog Zakona o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika. U vrijeme pisanja ovog rada Vladin je prijedlog prošao prvo čitanje u Saboru, pri čemu na naš dio nacrtu novih odredbi Pomorskog zakonika nije bilo primjedbi, pa se opravdano može očekivati njihovo stupanje na snagu u skoroj budućnosti.<sup>12</sup> Za zasluge u izradi prijedloga izmjena i dopuna PZ-a, dana 6. prosinca 2018. godine u povodu Dana pomoraca i brodaraca Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture dodijelilo je Priznanja za doprinos u izradi pomorskog zakonodavstva suradnicama na projektu DELICROMAR: prof. dr. sc. Dorotei Ćorić, prof. dr. sc. Ranki Petrinović, dr. sc. Vesni Skorupan Wolff i doc. dr. sc. Adriani Vincenci Padovan.

Naši su suradnici na projektu bili aktivno angažirani i u Stručnom povjerenstvu Ministarstva mora, prometa i infrastrukture za izradu Nacrta prijedloga zakona o pomorskom dobru i morskim lukama. Prijedlozi *de lege ferenda* proizašli kao rezultat istraživanja na projektu usmjereni su na problematiku usklađivanja sa Zakonom o koncesijama te Direktivom 2014/23/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 26. veljače 2014. o dodjeli ugovora o koncesiji, a osobito na iznalaženje adekvatnih zakonskih rješenja za pitanje produženja postojećih koncesija te za vrednovanje legitimnih ulaganja pri isteku koncesije. Također, razmatraju se rješenja za regulaciju nautičkog veza u lukama otvorenim za javni promet, osobito vodeći računa o pravednoj tržišnoj utakmici. Više o ovim razmatranjima i prijedlozima govori se u poglavlju ove knjige pod naslovom *Postupak dodjele koncesije za luku nautičkog turizma u hrvatskom pravu*, autorice doc dr. sc. Ive Tuhtan Grgić te u poglavlju pod naslovom *Pravno uređenje pružanja usluga u nautičkom turizmu u hrvatskim lukama de lege lata i prijedlozi de lege ferenda* autorice dr. sc. Božene Bulum.

---

<sup>12</sup> Na 9. sjednici Hrvatskog sabora 12. listopada 2018. donesen je zaključak da se prihvaća Prijedlog zakona o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika, prvo čitanje, P.Z.E. br. 421 - predlagatelj: Vlada Republike Hrvatske. Vidi <http://www.sabor.hr/prijedlog-zakona-o-izmjenama-i-dopunama-pomorskog-zakonika-prvo-citanje-pze-br-421-predlagateljica?t=46034&tid=205843> (stranica posjećena 10. prosinca 2018.).



Na kraju ovog sažetog prikaza rezultata projekta, koristim priliku zahvaliti Hrvatskoj akademiji znanosti i umjetnosti kao instituciji domaćinu ovog projekta i svim odgovornim osobama što su nam omogućili da provedba projekta teče po planu i uspješno, bez ikakvih zapreka. Zahvaljujem i Hrvatskoj zakladi za znanost na financiranju ovog projekta. Ministarstvu mora, prometa i infrastrukture zahvaljujem kao suorganizatoru završne konferencije projekta održane 22. – 23. studenog 2018. u Hrvatskoj akademiji znanosti i umjetnosti, kao i na akademskoj i stručnoj suradnji u realizaciji cjelokupnog projekta. Nadalje, treba posebno zahvaliti sponzorima završne konferencije projekta Hrvatskoj gospodarskoj komori i Croatia osiguranju d.d., zlatnom donatoru Adriatic Croatia International Clubu d.d. te ostalim donatorima koji su pomogli u realizaciji završne konferencije projekta, a to su Marina Dalmacija d.o.o., Odvjetničko društvo Ljubenko i partneri, Marina Punat d.o.o. i Yacht Pool d.o.o.

Akademiku Jakši Barbiću, s kojim je neopisiva čast i zadovoljstvo surađivati, želim zahvaliti na predsjedavanju završnom konferencijom, na svekolikoj pomoći i podršci u organizaciji tog skupa, kao i na predsjedanju i organizaciji okruglog stola *Pravni okvir za luke nautičkog turizma* održanog 8. veljače 2018. godine, te kontinuiranoj potpori projektu DELICROMAR kao i na uređivanju ove knjige.

Svim gostujućim predavačima na završnoj konferenciji projekta, Zrinki Marušić, mag. math., dr. sc. Siniši Horaku, dr. Robertu Perocchiu, prof. dr. sc. Stefanu Zunarelliu, dr. Ivanu Velli, izv. prof. dr. sc. Gordanu Stankoviću, prof. dr. sc. Marii Victorii Petit Lavall, prof. dr. sc. Branislavu Raduloviću, odvjetnici Vivian van der Kuil i Maji Bosnić Tabain, mag. iur., što su se odazvali na naš poziv i odvojili svoje dragocjeno vrijeme za pripremu svojih izlaganja i sudjelovanje na konferenciji. Studenticama Pravnog fakulteta u Zagrebu Niki Petić, Hani Janiška i Sunčici Šimić hvala što su nam volonterski i s puno srca pomogle u organizaciji završne konferencije. Našim obiteljima hvala na strpljenju i razumijevanju za prekovremeni rad. I konačno, hvala svim sudionicima naše završne konferencije i svih prethodnih skupova, što su svojim sudjelovanjem nagradili naš trogodišnji rad na projektu DELICROMAR.



**Zrinka Marušić**, mag. math.  
**Dr. sc. Siniša Horak** (vanjski suradnik)  
Institut za turizam

## PERSPEKTIVE ODRŽIVOG RAZVOJA NAUTIČKOG TURIZMA NA JADRANU

### 1. POLAZIŠTE

Nautički<sup>1</sup> turizam danas je u Hrvatskoj, ali i u svijetu, zbog utjecaja na gospodarstvo, društvene zajednice i okoliš postao toliko značajan da mu se mora posvetiti velika pažnja. Procjenjuje se da je udio nautičkog turizma u prihodima od turizma u Hrvatskoj, ne računajući malu brodogradnju, dosegnuo oko 10%, po čemu je ta vrsta turizma gospodarski vjerojatno najvažnija poslije tzv. stacionarnog turizma „sunca i mora“ i u stalnom je porastu. Stoga se u zadnje vrijeme sve češće postavljaju pitanja održivog rasta i razvoja ove vrste turizma. Cilj ovog rada je iznijeti pregled praćenja održivosti nautičkog turizma u Hrvatskoj na nacionalnoj razini te, temeljem rezultata pregleda, dati preporuke za daljnje sustavno mjerenje i praćenje održivosti nautičkog turizma.

Međutim, jedan od prvih izazova s kojim se znanstvenici i stručnjaci susreću u pokušaju praćenja nautičkog turizma i njegove održivosti je nedostatak jedinstvenog stava o tome što nautički turizam ustvari jest. Napisani su brojni članci i knjige o turističkoj plovidbi i u njima se koriste razni pojmovi kako bi se jednom sintagmom opisala pojava o kojoj se piše i što ona obuhvaća. Podaci koje su često mukotrpno prikupljali istraživači ove pojave nerijetko nisu međusobno usporedivi jer nemaju isti smisao ni isti obuhvat. Stoga, da bi svi znali o čemu se točno govori, da bi se mogli prikupljati podaci koji su potrebni za takvu ocjenu i da bi se u konačnici održivi razvoj nautičkog turizma mogao definirati te da se, shodno

---

1 Naziv „nautički“ dolazi od grčke riječi *naus*, koja znači brod i vještinu plovidbe, a u širem smislu pomorstvo u cjelini, plovidbu, brodarenje i slično.

tomu, mogu kreirati odgovarajuće razvojne politike, potrebno je prije svega jasno odrediti o kakvoj se pojavi govori i što ona obuhvaća.

Pojam „nautički turizam“ pojavio se u Hrvatskoj početkom sedamdesetih godina prošlog stoljeća i vezan je uz izgradnju prvih marina. Tada se shvatilo da je rekreativna ili odmorišna turistička plovidba na vlastitim brodicama/jahtama, s obitelji ili prijateljima, nova vrsta turizma koja u Hrvatskoj ima velik potencijal. Početkom osamdesetih godina (1983.) osnovan je Adriatic Club Jugoslavija (danas Adriatic International Club - ACI), a u sljedećih godinu i pol sagrađen je sustav od 16 marina na području tadašnje države. To je rezultiralo velikim zamahom u razvoju ove vrste turizma u Hrvatskoj.

Do početka 21. stoljeća nije se previše vodilo računa o tome je li pojam „nautički turizam“ odgovarajući za pojavu koju opisuje, iako su postojale određene dileme i razmimoilaženja u znanstvenim krugovima o tome što on zapravo obuhvaća. Posebno je to došlo do izražaja kad se početkom novog stoljeća u Hrvatskoj pojavila još jedna slična turistička aktivnost, a to je turistička, višednevna plovidba morem na većim brodovima, na unaprijed poznatim itinerarima i u društvu većeg broja osoba koje se najčešće ne poznaju. A onda se slično dogodilo i na rijekama, uglavnom na Dunavu.

U literaturi se mogu pronaći različita mišljenja o tome što se danas treba smatrati nautičkim turizmom. Obuhvaća li taj pojam sva tri navedena oblika turističkih višednevnih krstarenja ili pak samo plovidbu i boravak na vlastitim ili unajmljenim brodicama i jahtama? O tome nema jedinstvenog stava u Hrvatskoj pa ni u svijetu. Tako definicije nautičkog turizma nema u dokumentima Svjetske turističke organizacije (*UNWTO*), Statističkog ureda Europske komisije (*Eurostat*) niti u Enciklopediji turizma<sup>2</sup>, iako su u tim dokumentima opisane mnoge druge vrste turizma.

Stoga se u sljedećem poglavlju prvo daje pregled raznih pokušaja definiranja „nautičkog turizma“, a potom se i predlaže definicija i obuhvat pojma „nautički turizam“ kao pretpostavka budućeg mjerenja njegove održivosti. Slijedi poglavlje s kratkim pregledom literature o održivom razvoju turizma i nautičkog turizma, a zatim i poglavlje u kojem se daje pregled te se analiziraju postojeći pokazatelji održivosti nautičkog turizma u Hrvatskoj. U zaključku se kratko sumiraju nalazi istraživanja, a zatim se, temeljeći se na prepoznatim ograničenjima u praćenju održivosti nautičkog turizma, daju preporuke za uspostavljenje sustavnog i cjelovitog procesa mjerenja održivosti nautičkog turizma u Hrvatskoj.

---

2 Jafary, J. (ur.), *Encyclopedia of Tourism*, Routledge, London – New York, 2000.

## 2. DEFINIRANJE POJMA „NAUTIČKI TURIZAM“

U hrvatskoj stručnoj i znanstvenoj literaturi, pa i legislativi, nailazi se na niz pokušaja definiranja pojma nautički turizam. Raznolikost definicija nautičkog turizma u nas može se ilustrirati činjenicom da neki autori u nautički turizam ubrajaju i vožnju putničkim brodovima, pa čak i teretnim,<sup>3</sup> drugi pod tim pojmom podrazumijevaju i vožnju malim, neregistriranim čamcima,<sup>4</sup> luksuzna krstarenja,<sup>5</sup> sve oblike turizma koji su vezani uz vodu kao što su, uz već spomenuto, sportovi na vodi i ispod vode, pa čak i biologiju mora i podmorja te unutarnjih voda<sup>6</sup> itd. Ekonomski leksikon definira nautički turizam kao „... Grana turizma koja svoju djelatnost temelji na uporabi plovila (jahte na motor ili jedra) i sportsko-rekreacijske infrastrukture (nautički centri, marine, klubovi). Glavna je aktivnost krstarenje. Plovila su vlastita ili se iznajmljuju ....“.<sup>7</sup> Luković definira nautički turizam kao „interdisciplinarno turistički fenomen s izraženom pomorskom komponentom“,<sup>8</sup> a kasnije u istom radu navodi da je „nautički turizam ukupnost aktivnosti i odnosa koji su uzrokovani boravkom turista-nautičara u lukama nautičkog turizma ili izvan njih te korištenjem plovnih objekata, kao i drugih objekata vezanih za nautičku djelatnost radi rekreacije, športa, rasonode i drugih potreba“.<sup>9</sup> Bartoluci pak nautički turizam definira kao „skup pojava i odnosa što nastaju zbog privremenog izvan domicilnog putovanja ljudi plovilima za sport i rasonodu radi rekreacije“<sup>10</sup> itd.

Svaka od ovih definicija ima manjkavosti, pa tako nije rijedak slučaj da se u nautički turizam svrstavaju i neke druge vrste turističkih aktivnosti kao što su jednodnevni izleti brodom, koje bi inače trebalo svrstati u izletnički turizam. Primjerice, izletnici koji posjećuju NP Kornati nisu nautički turisti, jer im plovilo ne služi za boravak nego za prijevoz, kao uostalom i putnicima na putničkim brodovima ili trajektima koji se prevoze do određene destinacije boravka.

Nautički turizam u inozemnoj literaturi često se poistovjećuje s maritimnim (marine) turizmom, iako se odvija i na rijekama i jezerima. S druge strane, marine

3 Turina, A., Jugoslavenski Jadran i jahting turizam, *Pomorstvo*, 9-10, 1967.

4 Gvozdanović, N., *Neki aktualni problemi nautičkog turizma (s posebnim osvrtom na kombinaciju s ribolovnim turizmom)*, Ekonomski institut, Split, 1969.

5 Kos, L.; Daničević, L., Stanje i razvoj nautičkog turizma u Jugoslaviji – pravno ekonomski aspekti, Studija, Zagreb, 1970.

6 Dulčić, A., *Nautički turizam i upravljanje lukom nautičkog turizma*, Ekokon, Split, 2002.

7 Leksikografski zavod Miroslav Krleža, *Ekonomski leksikon*, Zagreb, 1995.

8 Luković, T.; Asić, A.; Kizielewicz, J.; Gračan, D.; Zec, D.; Jugović, A.; Petrinović, R.; Šerić, N.; Milošević-Pujo, B.; Horak, S.; Marušić, Z., *Nautički turizam Hrvatske*, Split, 2015., str. 17.

9 *Ibid.*, str. 19.

10 Bartoluci, M.; Škorić, S., *Menadžment sportskog i nautičkog turizma*, Veleučilište u Karlovcu, Karlovac, 2009.

tourism, kako ga neki autori definiraju,<sup>11</sup> obuhvaća i aktivnosti koje nisu usko povezane s plovidbom kao što su, na primjer, aktivnosti na plaži.

U Hrvatskoj je područje nautičkog turizma definirano i regulirano zakonima i pravilnicima. Još su Zakon o turističkoj djelatnosti iz 1996. godine<sup>12</sup>, a kasnije i Zakon o pružanju usluga u turizmu iz 2007. godine<sup>13</sup> definirali nautički turizam kao „plovidbu i boravak turista – nautičara na plovnim objektima i boravak u lukama nautičkog turizma radi odmora i rekreacije“. Ta definicija odražavala je ono što se pod pojmom „nautički turizam“ u nas najčešće podrazumijevalo, a to je višednevni boravak i plovidba na brodici ili jahti te boravak u lukama nautičkog turizma. Luke nautičkog turizma su, prema Pravilniku o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma,<sup>14</sup> sljedeće: sidrište, odlagalište plovnih objekata, suha marina i marina. Iz ove definicije proizlazi da u „nautički turizam“ nisu bili svrstani i oni koji, primjerice, borave u brodicama i jahtama na vezu u lukama otvorenim za javni promet, koje sve češće imaju gotovo jednak standard priveza i boravka broda i posade u luci kao i marine, a ni putnici na brodskim kružnim putovanjima jer su ti brodovi krstaši uobičajeno na vezu u luci otvorenoj za javni promet. Novi Zakon o pružanju usluga u turizmu iz 2017. godine<sup>15</sup> definira nautički turizam kao „plovidbu i boravak turista (nautičar ili putnik) na plovnim objektima (jahta, brodica ili brod) za osobne potrebe ili gospodarsku djelatnost, kao i boravak u lukama nautičkog turizma i nautičkom dijelu luka otvorenih za javni promet, radi odmora, rekreacije i krstarenja“. Iako nova definicija ima širi obuhvat od prethodnih, njome i dalje nisu u potpunosti obuhvaćeni putnici na brodskim kružnim putovanjima jer se brodovi na kružnim putovanjima uobičajeno ne vežu u nautičkom dijelu luka otvorenih za javni promet. Nadalje, u nautički bi se turizam, prema navedenoj definiciji, mogli uvrstiti i turisti na putničkim brodovima pa i oni na izletničkim brodovima kojima plovidba nije glavni motiv putovanja. Na kraju, postavlja se pitanje što su nautičari koji vežu brodicu ili jahtu u marini ili pak silaze s krstaša u luci i posjećuju destinaciju. Navedene manjkavosti i nedorečenosti ove definicije proizlaze iz pokušaja definiranja nautičkog turizma isključivo prema mjestu boravka turista/putnika.

---

11 Orams, M., *Marine Tourism: Development, Impacts and Management*, Routledge, London, 1999.

12 Zakon o turističkoj djelatnosti, Narodne novine br. 8/1996.

13 Zakon o pružanju usluga u turizmu, Narodne novine br. 68/2007.

14 Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma, Narodne novine br. 72/2008.

15 Zakon o pružanju usluga u turizmu, Narodne novine br. 130/2017.

Vrste turizma u pravilu su, međutim, definirane prema glavnoj svrsi putovanja<sup>16</sup>, iako je općepoznato da se turist tijekom jednog putovanja može pojaviti i u drugim vrstama turizma, ovisno o kutu gledanja. Marković, Z., navodi: „... Da bi se stvorila neka vrsta ili oblik turizma, potrebno je, dakle, da se s jedne strane formira značajnija skupina turističkih potrošača koja ima slični ili isti način zadovoljavanja potreba za turističkom rekreacijom, ali je s druge strane prijeko potrebno da postoji i turistička ponuda koja odgovara upravo takvoj potrebi turista ....”, te nastavlja: „... Svakako je jasno da turist pripada istodobno različitim vrstama ili oblicima turizma, a da se konkretno uvrštava ili ne uvrštava u neku skupinu ovisno o tome da li način njegovog turističkog putovanja i boravka sadrži ili ne sadrži ono obilježje koje je u danom času važno za neko promatranje, istraživanje ili analizu ...”,<sup>17</sup>. Ipak, jedna svrha putovanja uglavnom preteže i prema njoj se definira vrsta turizma. Kad je riječ o rekreativnoj, dokoličarskoj navigaciji, odnosno o doživljaju plovidbe i boravka na plovilu, kao primarnim motivima dolaska, dakako, najčešće uz posjet nekim atrakcijama na kopnu, može se govoriti o posebnoj vrsti turizma za koju nema jedinstvenog naziva.<sup>18</sup>

Vrsta turizma definira se, dakle, prema glavnom motivu putovanja, a taj je u ovom slučaju boravak na plovilu i s tim povezani doživljaji na vodi i kopnu. Pritom je glavno mjesto boravka plovilo – brodica, jahta, brod – opremljeno za višednevni boravak turista (nautičara). Na plovilu, ako je manje (brodica ili jahta), mogu biti članovi obitelji, partneri, prijatelji, poznanici, dakle ljudi koji se međusobno poznaju i koji rutu krstarenja određuju sami i tijekom plovidbe mogu je mijenjati prema vlastitu nahodanju. Plovilom mogu upravljati sami ili mogu unajmiti skipera, pa i posadu, te ploviti u vlastitom ili unajmljenom plovilu. Ako se radi o većem ili čak velikom brodu, uglavnom je motiv putovanja isti, odnosno doživljaj plovidbe i posjećivanje određenih lokacija na itineraru, koji je unaprijed poznat i putnici na brodu ga ne mogu mijenjati (može ga promijeniti brodar ili kapetan broda ako je to potrebno) te se u pravilu međusobno ne poznaju, naravno, isključujući pratnju s kojom se putuje (obitelj, partner i sl.). Takva se putovanja mogu odvijati na moru, na plovnim rijekama te na većim jezerima. Krstarenja se

16 Turistička terminologija uz vrste turizma, kojih u literaturi ima više od 160, razlikuje i oblike turizma, iako nema potpuno jasnog razgraničenja među tim podjelama. Tako se vrste turizma jednom definiraju na temelju karakteristika turističkih resursa, veličine i karakteristika prostora u kojem se turizam odvija, dominantne aktivnosti turista u nekoj destinaciji, zemlji porijekla posjetitelja, smjera kretanja, drugi put na temelju namjera, želja i sklonosti turista itd. Slično je i s oblicima turizma: jednom su to različiti oblici turističke djelatnosti kojima se zadovoljavaju turističke potrebe, a drugi put se razlikuju prema uzrocima, izvanjskim utjecajima, vidljivim manifestacijama i prema brojnim drugim kriterijima i obilježjima.

17 Marković, Z., *Osnove turizma*, Školska knjiga, 1987.

18 Horak, S., Demand for Nautical Tourism in Europe - case study Croatia, Luković, T. (ur.), *Nautical Tourism*, CABI International, 2013., str. 159-185.

moгу odvijati unutar jedne države, pa se tada radi o domaćim krstarenjima, ili u više država, odnosno barem u dvije, kada se govori o međunarodnim krstarenjima tijekom jednog putovanja. Plovila se zaustavljaju na raznim mjestima, manja plovila i izvan marina i drugih luka i lučica (na sidru), a veliki brodovi u pravilu posjećuju luke otvorene za javni promet koje se nalaze u gradovima na obalama mora, rijeka i jezera.

Prema tome, nautički turizam obuhvaća sva takva višednevna turistička putovanja (radi odmora, rekreacije i drugih sličnih motiva), odnosno krstarenja plovilom bez obzira na veličinu plovila, ali ona moraju omogućiti relativno komforan, višednevni boravak putnika i posade na plovilu. Drugim riječima, nautički turizam se može definirati kao vrsta turizma u kojoj je glavni motiv odlaska na putovanje plovilom, odnosno s njom povezani doživljaji na vodi i kopnu.<sup>19</sup> Radi se primarno o višednevnim boravcima na plovilu, koje takav boravak omogućuje.

Nautički turizam ima u osnovi dva pojavna oblika za koja u hrvatskom jeziku ne postoje odgovarajuće riječi pa se najčešće koriste engleske *jahting*, za plovidbu brodicama i jahtama, te *kruzing*, za plovidbu većim i velikim brodovima, koji se često nazivaju i brodovima hotelima. Lingvisti u Hrvatskoj predlažu da se riječ *jahting* zamijeni hrvatskom riječi jahtarenje, koja je primjerenija hrvatskom jeziku (kao planinarenje, ronjenje i sl.), a *kruzing* hrvatskom riječi krstarenje, što nije naj-sretnije rješenje (primjerice, krstari se i na jahtama) pa se ti nazivi nisu udomačili.

U svakom slučaju ovako definiran pojam nautičkog turizma, kao vrste turizma, ne ostavlja mnogo prostora za nerazumijevanje i time za različito poimanje nautičkog turizma, a to otvara prostor za bolje i svrsishodnije definiranje i prikupljanje podataka radi praćenja i definiranja održivosti njegova razvoja, ali i međunarodne usporedbe podataka.

### 3. POJAM ODRŽIVOG (NAUTIČKOG) TURISTIČKOG RAZVOJA

Turizam se, kao i mnoge druge gospodarske aktivnosti, uz ostalo oslanja na prirodne resurse. Prirodni resursi (npr. vrijednosti okoliša, zaštićena prirodna područja, klima i sl.) često su primarni čimbenici u privlačenju turističke potražnje.<sup>20</sup> No, dok se, na primjer, naftna industrija seli na novu lokaciju kad iskoristi resurse - nalazište, nitko ne bi želio da se to dogodi turističkoj destinaciji. Stoga turizam treba razvijati tako da se očuva njegova atrakcijska osnova kako bi bila dugoročno atraktivna turistima, a turistička aktivnost donosila koristi lokalnom stanovništvu.

---

<sup>19</sup> Horak, S., *Turizam i promet*, udžbenik, Biblioteka Business Class, Vern, 2014., str. 2016.

<sup>20</sup> Marcoulier, D. W., Environmental resources as latent primary factors of production in tourism: the case of forest-based commercial recreation, *Tourism Economics*, 4(2), 1998., str. 131-145.



Održivost se najčešće veže uz protok vremena te se uobičajeno govori o održivom razvoju. Mnogstvo je definicija održivog razvoja. Prema Svjetskoj komisiji za okoliš i razvoj održivi razvoj definiran je kao „razvoj koji zadovoljava potrebe sadašnjih generacija bez kompromitiranja budućih generacija da ostvare svoje potrebe“<sup>21</sup>. World Wildlife Foundation definira održivi razvoj kao „poboljšanje kvalitete života, ali u okvirima prihvatnog kapaciteta eko-sustava“.<sup>22</sup> Deklaracija o zaštiti okoliša u RH definira održivo korištenje prirodnih dobara (resursa) kao „korištenje prirodnih dobara na način i u obimu koji ne vodi do njihova propadanja, nego se održava njihov potencijal kako bi se udovoljilo potrebama i težnjama sadašnjih i budućih naraštaja“.<sup>23</sup> Sve te definicije, izravno ili neizravno, definiraju održivi razvoj kao „razvoj koji zadovoljava potrebe današnjice, a pritom ne ugrožava potrebe budućih generacija“.<sup>24</sup>

Održivi razvoj turizma ili održivi turizam Svjetska turistička organizacija definira kao „turizam koji vodi računa o svojim trenutnim i budućim ekonomskim, društvenim i ekološkim utjecajima, koji zadovoljava potrebe posjetitelja, 'industrije', okoliša i lokalne zajednice“.<sup>25</sup> Tri su stupa ili dimenzije održivosti, kako općeg gospodarskog tako i turističkog razvoja. To su ekološka, društvena i ekonomska održivost. Održivim turizmom može se smatrati samo onaj turizam koji ima sve tri dimenzije istodobno, tj. koji ne degradira prirodnu i kulturnu resursnu osnovu, koji nije u koliziji s potrebama i željama lokalnog stanovništva ni turista, ali jamči i razuman povrat na uložena sredstva.

Kada se govori o održivosti, važno je razumjeti da održivi razvoj, pa i turizma, nije „recept“, već koncept, i to vrlo složen, višedimenzionalni koncept. Održivost je cilj kojem se teži, ali teško je vjerovati da ga je moguće dosegnuti, jer, primjerice, baš svaka ljudska aktivnost u prostoru utječe na taj prostor, mijenja ga, prilagođava svojim potrebama. Međutim, što je cilj bliže, taj se utjecaj smanjuje i negativni učinci na prostor sve su manji, a upravo se tome teži kada se govori o održivosti utjecaja na okoliš. Stoga je jedna od pretpostavki održivog razvoja turizma mjerenje njegovih učinaka na gospodarstvo, društvo i okoliš. Razne međunarodne organizacije, akademske institucije i vladine agencije zbog toga već duže vrijeme razvijaju sustave pokazatelja održivosti turističkog razvoja. To su,

21 Svjetska komisija za okoliš i razvoj Ujedinjenih naroda (Brundtland komisija), *Naša zajednička budućnost (Our common future)*, 1987.

22 IUCN/UNEP/WWF, *Caring for the Earth: A Strategy for Sustainable Living*, Gland, Switzerland, listopad 1991.

23 Deklaracija o zaštiti okoliša u Republici Hrvatskoj, Narodne novine br. 34/1992.

24 Svjetska komisija za okoliš i razvoj Ujedinjenih naroda (Brundtland komisija)..., *op. cit.*

25 Svjetska turistička organizacija (UNWTO, United Nations World Tourism Organisation), *Guide for Local Authorities on Developing Sustainable Tourism*, Madrid, Spain, 1998.

među ostalim, Svjetska turistička organizacija<sup>26</sup>, Europska komisija<sup>27</sup>, Organizacija za ekonomsku suradnju<sup>28</sup> i druge. Među tim pokazateljima, međutim, gotovo nema onih usmjerenih na praćenje učinaka nautičkog turizma.

Brojni su i znanstveni radovi o mjerjenju utjecaja turizma pa i nautičkog turizma. Inozemni autori većinom su usmjereni na mjerenje utjecaja nautičkog turizma u segmentu međunarodnih brodskih krstarenja. Mjeri se utjecaj te turističke aktivnosti na gospodarstvo<sup>29</sup>, okoliš<sup>30</sup> i društvo<sup>31</sup>. Sporadični su radovi koji se bave održivošću jahting turizma.<sup>32</sup> Brida i Zapata-Aguirre<sup>33</sup> jedni su pak od nekolicine autora koji razmatraju sve tri dimenzije održivosti brodskih krstarenja.

I u hrvatskoj znanstvenoj zajednici održivost nautičkog turizma je izazovna tema. Carić sa suradnicima procjenjuje utjecaj međunarodnih brodskih krstarenja na okoliš<sup>34</sup>, dok Marušić, Ivandić i Horak<sup>35</sup> razmatraju metodološki pristup mjerenju gospodarskih učinaka svih segmenata nautičkog turizma u okviru satelitskog računa turizma. Horak, Marušić i Favro analiziraju konkurentnost nautičkog (jahting) turizma u Hrvatskoj u odnosu na glavne konkurente na

26 Svjetska turistička organizacija (UNWTO), *Indicators of Sustainable Development for Tourism Destinations: A Guidebook*, UNWTO, Madrid, Spain, 2004.

27 European Commission, *European Tourism Indicators System, ETIS toolkit for sustainable destination management*, 2016., [http://ec.europa.eu/growth/sectors/tourism/offer/sustainable/indicators\\_en](http://ec.europa.eu/growth/sectors/tourism/offer/sustainable/indicators_en), stranica posjećena 27. studenog 2018.

28 Dupeyras, A.; MacCallum, N., *Indicators for Measuring Competitiveness in Tourism, OECD Tourism Papers*, OECD Publishing, veljača 2013., <https://www.oecd.org/cfe/tourism>, stranica posjećena 27. studenog 2018.

29 Jedan od prvih radova koji je postavio temelje metodologije mjerenja ekonomskih učinaka je Dwyer, L.; Forsyth, P., *Economic significance of cruise tourism, Annals of Tourism Research*, 25(2), 1998., str. 393-415.

30 Johnson, D., *Environmentally sustainable cruise tourism: a reality check, Marine Policy*, 26(4), 2002., str. 261-270.

31 Primjeri nekih od tih radova su: Klein, R. A., *Responsible cruise tourism: Issues of cruise tourism and sustainability, Journal of Hospitality and Tourism Management*, 18(1), 2011., str. 107-116.; Brida, J. G.; Riaño, E.; Aguirre, S. Z., *Residents' attitudes and perceptions towards cruise tourism development: A case study of Cartagena de Indias (Colombia), Tourism and Hospitality Research*, 11(3), 2011., str. 181-196.

32 Neki od tih su: Alcover, A.; Alemany, M.; Jacob, M.; Payeras, M.; García, A.; Martínez-Ribes, L., *The economic impact of yacht charter tourism on the Balearic economy, Tourism Economics*, 17(3), 2011., str. 625-638.; Rojo, I. M., *Economic development versus environmental sustainability: The case of tourist marinas in Andalusia, European journal of tourism research*, 2(2), 2009., str. 162-177.

33 Brida, J. G.; Zapata-Aguirre, S., *Cruise tourism: economic, socio-cultural and environmental impacts, International Journal of Leisure and Tourism Marketing*, 1(3), 2009., str. 205-226.

34 Carić, H.; Mackelworth, P., *Cruise tourism environmental impacts – The perspective from the Adriatic Sea, Ocean & Coastal Management*, 102, 2014., str. 350-363.; Carić, H., *Cruising tourism environmental impacts: case study of Dubrovnik, Croatia, Journal of coastal research*, 2011., str. 104-113.; Caric, H., *Cruise tourism environmental risks*, Papathanassis, A.; Luković, T.; Vogel, M. (ur.), *Cruise Tourism and Society*, Springer, Berlin, Heidelberg, 2012., str. 47-67.

35 Marušić, Z.; Ivandić, N.; Horak, S., *Nautical Tourism within TSA Framework: Case of Croatia, Zbornik radova, 13th Global Forum on Tourism Statistics*, Nara, Japan, siječanj 2014.

Sredozemlju,<sup>36</sup> a brojni drugi autori bave se uglavnom održivim povećanjem kapaciteta u nautičkom turizmu.<sup>37</sup> Zelenika i Vidučić<sup>38</sup> postavljaju teorijski model rasta nautičkog turizma u Hrvatskoj uzimajući pritom u obzir dijelove ekološke, društvene i ekonomske održivosti, no isključivo u funkciji prognoze rasta nautičkog turizma, a ne utjecaja nautičke aktivnosti na sastavnice održivosti. Autori ne definiraju pojedine pokazatelje održivosti niti navode izvore potrebne za njihovo mjerenje.

#### 4. ODRŽIVOST NAUTIČKOG TURIZMA U HRVATSKOJ: ŠTO ZNAMO, A ŠTO NE ZNAMO?

Hrvatska ima izvrsne preduvjete za razvoj nautičkog turizma – čisto i pogodno more za plovidbu, razvedenu obalu i otoke, pogodnu klimu, blizu je glavnih europskih emitivnih tržišta, ima dobru prometnu infrastrukturu (luke i lučice, marine, ceste, aerodrome), ima slikovite gradove i mjesta, neke od njih pod zaštitom UNESCO-a, očuvanu prirodu, tri nacionalna parka dostupna morem, regulativu i organizaciju itd. U 140 luka nautičkog turizma<sup>39</sup>, od čega 57 marina, na raspolaganju je oko 17 tisuća vezova u moru i 4,6 tisuća mjesta na kopnu (Tablica 1.). Broj vezova gotovo je nepromijenjen u proteklih devet godina, što je djelomično posljedica povećanja prosječne veličine plovila pa su marine smanjivale broj vezova, a povećavale njihovu duljinu kako bi mogle primiti takva plovila. To smanjivanje broja vezova nije moglo nadoknaditi ni nekoliko novih marina koje su u međuvremenu izgrađene (Slano, Novi Vinodolski, Pirovac). Luke nautičkog turizma zabilježile su u 2017. godini oko 13,4 tisuće plovila na stalnom vezu i gotovo 202 tisuće plovila u tranzitu. Dok je broj plovila na stalnom vezu u padu od 2009. pa sve do 2016. godine, broj plovila u tranzitu raste od 2014. i gotovo je na razini onog zabilježenog prije devet godina. Tijekom cijelog razdoblja, međutim, prihod luka je u porastu. U 2017. godini prihod luka bio je 11% veći u odnosu na prethodnu godinu te 57% veći u odnosu na 2009.

36 Horak, S.; Marusic, Z.; Favro, S., Competitiveness of Croatian nautical tourism, *Tourism in Marine Environments*, 3(2), 2006., str. 145-161.

37 Samo neki od radova su: Jugović, A.; Kovačić, M.; Hadžić, A., Sustainable development model for nautical tourism ports, *Tourism and hospitality management*, 17(2), 2011., str. 175-186.; Kovačić, M., Razvoj nautičkih luka u funkciji održivog razvoja nautičkog turizma, *Pomorski zbornik*, 41(1), 2003., str. 135-154.; Kovačić, M.; Gržetić, Z.; Bosković, D., Nautical tourism in fostering the sustainable development: a case study of Croatia's coast and island, *Tourismos*, 6(1), 2011.

38 Zelenika, R.; Vidučić, V., Model razvitka nautičkog turizma u Republici Hrvatskoj do godine 2015., *Ekonomski pregled*, 58(9-10), 2007., str. 522-544.

39 Državni zavod za statistiku Republike Hrvatske, Turizam – pregled po županijama, Tab. 4.3.3.3. Luke nautičkog turizma, <http://www.dzs.hr/>, stranica posjećena 27. studenog 2018.

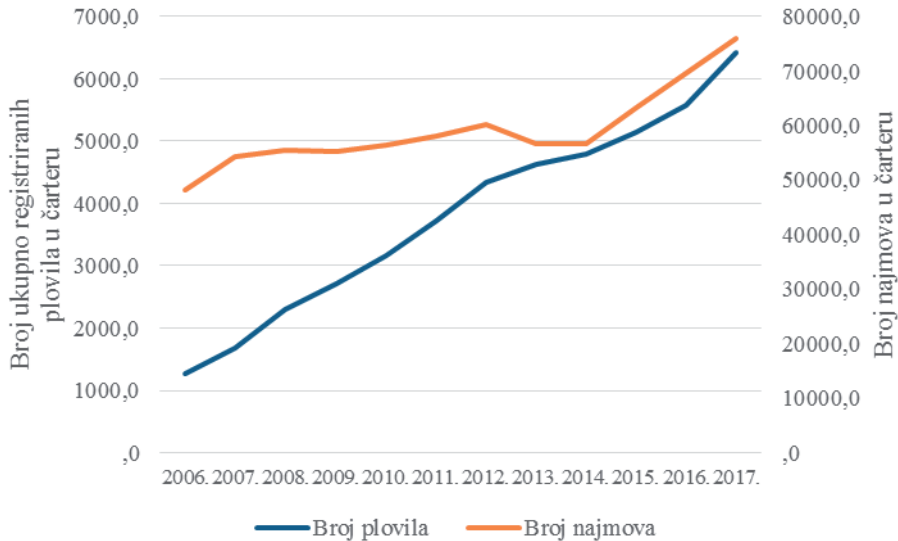
Tablica 1. Ponuda i potražnja luka nautičkog turizma u Hrvatskoj od 2009. do 2017. godine

	2009.	2011.	2013.	2014.	2016.	2017.	2017./ 2016. u %	2017./ 2014. u %	2017./ 2009. u %
Broj luka nautičkog turizma ukupno	98	98	106	112	139	140	100,7	125,0	142,9
Sidrište	15	19	22	27	58	61	105,2	225,9	406,7
Privezište	19	14	13	10	7	6	85,7	60,0	31,6
Suha marina	10	11	14	16	13	13	100,0	81,3	130,0
Marina	49	50	53	56	58	57	98,3	101,8	116,3
Nerazvrstane luke nautičkog turizma	5	4	4	3	3	3	100,0	100,0	60,0
Broj vezova	16.848	17.059	16.940	17.221	17.428	17.067	97,9	99,1	101,3
Broj mjesta na kopnu	5.209	5.231	5.473	5.375	4.880	4.610	94,5	85,8	88,5
Broj plovila na stalnom vezu	14.801	14.286	13.735	13.793	13.422	13.433	100,1	97,4	90,8
Broj plovila u tranzitu	203.327	188.457	182.921	181.322	198.151	201.896	101,9	111,3	99,3
Ostvareni prihod luka u tisućama kuna	543.376	600.225	686.660	716.555	768.938	855.166	111,2	119,3	157,4

Izvor: Turizam – pregled po županijama, Tab. 4.3.3.3. Luke nautičkog turizma, Državni zavod za statistiku RH, <http://www.dzs.hr/>, stranica posjećena 27. studenog 2018.

Istodobno, Hrvatska je razvila najveću čarter-flotu na svijetu, s više od 6 tisuća plovila u ponudi i više od 75 tisuća najмова u 2017. godini (Slika 1.) te oko 3 milijuna noćenja ostvarenih na tim plovilima. Ovdje valja spomenuti da Hrvatska danas ne raspolaže službenim podacima o broju ostvarenih noćenja nautičara koji plove na vlastitim plovilima ili plovilima prijatelja/rodbine.

Slika 1. Rast čartera u Hrvatskoj od 2006. do 2017. godine



Izvor: Hrvatska gospodarska komora, *Analiza ostvarenih rezultata charter Hrvatske*, Plenarna sjednica UPUSP charter, Biograd, 24. listopada 2016.; Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture RH, *Iznajmljivanje jahti i brodica u vremenskom razdoblju od 2017-01-01 do 2017-12-31*.

Ipak, prema Strategiji razvoja nautičkog turizma u RH do 2019. godine<sup>40</sup> razvojne mogućnosti nautičkog turizma u Hrvatskoj nisu ni približno dosegnute. Tim se strateškim dokumentom do kraja 2019. predviđao rast i razvoj 15.000 novih vezova, koji se nije dogodio, barem ne u lukama nautičkog turizma. Istovremeno su se pak gradili novi turistički, nautički vezovi za brodice i jahte u lukama otvorenim za javni promet koji se, budući da nisu u lukama posebne namjene (lukama nautičkog turizma), ne evidentiraju u statistici nautičkog turizma, a na hrvatskoj obali i otocima sve ih je više. Podaci o ukupnom kapacitetu (broju vezova) koji je na raspolaganju u nautičkom turizmu tako nisu poznati ni javno dostupni.

<sup>40</sup> Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture Republike Hrvatske, *Strategija razvoja nautičkog turizma Republike Hrvatske za razdoblje 2009. – 2019.*, <http://www.mppi.hr/UserDocsImages/Strategija%20razvoja%20nautickog%20turizma%20HR%201.pdf>, stranica posjećena 27. studenog 2018.

Hrvatska uz to ima više od 150 brodova<sup>41</sup> koji nude tzv. domaća kružna putovanja na moru, na kojima je u 2017. godini ostvareno ukupno oko 530 tisuća noćenja.<sup>42</sup> Ponovno valja naglasiti da ne postoje službeno objavljeni podaci o ukupnom kapacitetu raspoloživom za ovu vrstu turizma i ukupnom ostvarenom prometu.

U Hrvatskoj su razvijena i međunarodna brodska kružna putovanja ili tzv. kruzning turizam, posebno u Dubrovniku i Splitu, ali i u mnogim drugim destinacijama na hrvatskom dijelu Jadrana. U 2017. godini zabilježeno je 691 kružno putovanje stranih brodova, na kojima je bilo 947 tisuća putnika.<sup>43</sup>

Turizam, međutim, nije jedini koji iskorištava morski okoliš i pridonosi njegovoj degradaciji. Tu su i poljoprivreda, naftna industrija, komercijalni brodovi, i drugi dionici.<sup>44</sup> Uz sav taj ostali promet plovila na hrvatskom Jadranu i sve druge korisnike morskih resursa sve se češće postavlja pitanje je li to održivo? Može li nautički turistički promet i dalje rasti, a da negativni učinci ne premaše koristi od tog rasta? Posebno se ta pitanja postavljaju u turističkoj javnosti i turističkom gospodarstvu pa se od znanosti očekuju meritorni odgovori na ta pitanja. Da bi to bilo moguće, potrebno je ostvariti niz preduvjeta. Prije svega treba definirati referentno stanje za koje mora postojati niz pokazatelja, a potom se treba kontinuirano pratiti njihova promjena u vremenu i, kad je riječ o turizmu, treba pronaći način kako odvojeno od drugih utjecaja pratiti utjecaj turističke navigacije, odnosno nautičkog turizma, na izabranim mjestima, na okoliš, ljude i gospodarstvo. Pritom treba definirati i neko željeno stanje kojem se teži da bi se mogle definirati razvojne politike i pratiti njihov učinak.

U Hrvatskoj je od svega ovoga učinjeno malo ili gotovo ništa. Strategija razvoja nautičkog turizma temelji razvoj nautičkog (jahting) turizma na načelima održivosti, a prvi je strateški cilj razvoja „održivo korištenje i upravljanje resursima“.<sup>45</sup>

41 Prema evidenciji prijave i odjave brodova u nacionalnoj i međunarodnoj plovidbi u lukama otvorenim za javni promet (interna baza podataka Ministarstva mora, prometa i infrastrukture RH, od 2014. godine tzv. sustav CIMIS), ponudu u domaćem kruzingu 2013. godine činilo je 140 brodova, u prosjeku starih 40 godina te prosječne duljine 30 m. Međutim, posljednjih godina na tržište izlazi sve više novih brodova namijenjenih ovoj vrsti turizma pa je tako samo Brodosplit od 2012. do 2017. godine za domaće naručitelje isporučio 12 takvih brodova duljih od 40 metara, <https://www.brodosplit.hr/hr/plovila/mini-kruzeri/>, <http://pomorac.net/2017/06/30/porinut-novi-brod-flotu-domaceg-nautickog-turizma/>, stranica posjećena 27. studenog 2018.

42 Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture Republike Hrvatske, *Broj charter gostiju koji su došli u razdoblju od 2017-01-01 do 2017-12-31 prema državljanstvu i plovnom objektu*, interni podaci, 2018.

43 Državni zavod za statistiku Republike Hrvatske, *Kružna putovanja stranih brodova u Republici Hrvatskoj u razdoblju od siječnja do prosinca 2017.*, Priopćenje, god. LIV, br. 4.3.5., Zagreb, 9. veljače 2018.

44 Harriott, V. J., *Marine Tourism Impacts on the Great Barrier Reef*, *Tourism in Marine Environments* 1(1), 2004., str. 29–40.

45 Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture Republike Hrvatske, *Strategija razvoja nautičkog turizma Republike Hrvatske za razdoblje 2009. – 2019.*, op. cit., str. 28.

Strategijom nisu definirani ni predloženi pokazatelji održivog razvoja nautičkog turizma niti način njihova mjerenja i praćenja, ali je jedan od ciljeva „uspostava integralnog upravljanja sustavom nautičkog turizma (informatizacija s bazom podataka i registrom pomorskog dobra)“.<sup>46</sup> Do danas nije uspostavljen takav sustav.<sup>47</sup>

Državni zavod za statistiku u području jahting turizma, pokazalo se, prati samo dio ponude i potražnje u nautičkom turizmu vezan uz luke nautičkog turizma i charter. Hrvatska turistička zajednica u okviru sustava eVisitor<sup>48</sup> objavljuje podatke o veličini nautičke potražnje (dolasci i noćenja) vezane isključivo uz charter-potražnju, a temeljeći se na podacima Ministarstva mora, prometa i infrastrukture i sustava eCrew<sup>49</sup>. Ministarstvo, međutim, još uvijek ne objavljuje podatke vezane uz ukupnu ponudu vezanu uz nautički turizam kao što su vezovi raspoloživi u lukama otvorenim za javni promet, ukupan kapacitet raspoloživ u segmentu domaćih brodskih krstarenja, potražnja na domaćim brodskim krstarenjima i sl.

Hrvatski hidrografski institut<sup>50</sup> provodi hidrografska istraživanja mora, morskog dna i podmorja, objavljuje službene pomorske navigacijske karte i usmjeren je prvenstveno na sigurnost plovidbe, čime se dijelom, u okviru raznovrsnih projekata, dotiče i nautičkog turizma. Hrvatska agencija za okoliš i prirodu (HAOP<sup>51</sup>) prati niz pokazatelja o stanju okoliša, ali i utjecaju pojedinih djelatnosti i gospodarskih aktivnosti na okoliš. Temeljem zakonske osnove<sup>52</sup> HAOP je zadužen za izradu Nacionalne liste pokazatelja<sup>53</sup>, a temeljem nje i Izvješća o stanju okoliša u Republici Hrvatskoj<sup>54</sup> i drugih publikacija<sup>55</sup>. Među brojnim pokazateljima sastavnica okoliša

46 *Ibid.*, str. 36.

47 Aplikacija Ministarstva mora, prometa i infrastrukture pod nazivom Nautički informacijski servis (nIS) namijenjena je svima onima koji provode vrijeme uz obalu i na moru (zapovjednicima jahti, voditeljima brodice, ribarima, ronionicima, kupaćima i drugim osobama), a glavni joj je cilj povećanje osobne sigurnosti. Aplikacija nudi jednostavan način razmjene informacija između osobe na moru i lučkih kapetanija i drugih službi sigurnosti plovidbe i suzbijanja onečišćenja mora, a posebice službi traganja i spašavanja na moru. nIS zasad nema funkciju integralnog upravljanja nautičkim turizmom.

48 <https://www.evisitor.hr/Info/hr-HR/>

49 <http://www.mppi.hr/default.aspx?ID=1190>

50 <http://www.hhi.hr/staticpages/index/vizijamisija>

51 <http://www.haop.hr/>

52 Zakon o zaštiti okoliša, Narodne novine br. 80/2013, 153/2013, 78/2015, 12/2018; Uredba o informacijskom sustavu zaštite okoliša, Narodne novine br. 68/2008.

53 Hrvatska agencija za okoliš i prirodu, *Nacionalna lista pokazatelja*, revizija 1, Zagreb, ožujak 2018., [http://www.haop.hr/sites/default/files/uploads/dokumenti/dokumenti/nlp/Nacionalna%20lista%20pokazatelja\\_rev2018.pdf](http://www.haop.hr/sites/default/files/uploads/dokumenti/dokumenti/nlp/Nacionalna%20lista%20pokazatelja_rev2018.pdf), stranica posjećena 27. studenog 2018.

54 Hrvatska agencija za okoliš i prirodu, *Izvješće o stanju okoliša u Republici Hrvatskoj*, Zagreb, 2014., [http://www.haop.hr/sites/default/files/uploads/dokumenti/dokumenti/niso/Izvjesce%20o%20stanju%20okolisa%20u%20RH\\_%202009-2012.pdf](http://www.haop.hr/sites/default/files/uploads/dokumenti/dokumenti/niso/Izvjesce%20o%20stanju%20okolisa%20u%20RH_%202009-2012.pdf), stranica posjećena 27. studenog 2018.

55 Npr., publikacija Hrvatska agencija za okoliš i prirodu, *Okoliš na dlanu I - 2017*, Zagreb, 5. lipnja 2017.

prate se i pokazatelji stanja morskog ekosustava i obalnog područja, uključujući i kakvoću mora za kupanje. Međutim, ni jedan od pokazatelja ne mjeri isključivo utjecaj nautičkog turizma na okoliš. U drugoj skupini pokazatelja, pokazateljima sektorskih pritisaka, pokazatelji su utjecaja turističke aktivnosti na okoliš, među kojima je samo „udio turista na kružnim putovanjima – *cruising* turizam“ izravno vezan uz neki od segmenata nautičkog turizma. Institut Plavi svijet<sup>56</sup> u svojoj misiji ima i smanjenje utjecaja nautičkog turizma (prije svega u segmentu jahtinga) na populaciju dobrih dupina. Istraživanja dijelom vezana uz utjecaj nautičkog turizma su istraživanja utjecaja podvodne buke uzrokovane plovilima. Svojom aktivnošću pridonose integriranom upravljanju obalnim područjem. Međunarodni program plave zastave za marine<sup>57</sup> je odgojno-obrazovni ekološki program čiji je cilj održivo upravljanje i gospodarenje morem i obalnim pojasom. Kriteriji za dobivanje plave zastave za marine uključuju elemente informiranja javnosti o okolišu, upravljanja okolišem, sigurnosti i usluga te kakvoće vode. U 2017. godini plavu zastavu dobilo je 19 marina.<sup>58</sup>

Jedino istraživanje koje već duži niz godina pruža sustavne informacije za izračun osnovnih ekonomskih i nekoliko društvenih pokazatelja održivosti nautičkog turizma (jahtinga) na nacionalnoj razini je longitudinalno istraživanje Stavova i potrošnje nautičara u Hrvatskoj, poznatije pod nazivom TOMAS Nautika Jahting. Sadržaj istraživanja obuhvaća pet glavnih skupina obilježja nautičke potražnje: (i) obilježja pripreme putovanja i dolaska u polaznu luku, (ii) obilježja putovanja/plovidbe uključujući i duljinu plovidbe, (iii) izdatke tijekom turističkog putovanja/plovidbe, (iv) stavove o nautičkoj (jahting) ponudi i ostaloj turističkoj ponudi Hrvatske te usporedbu s konkurentskim makrodestinacijama i (v) socio-demografska obilježja nautičkih turista (jahtaša).

Istraživanje TOMAS Nautika Jahting je primarno istraživanje u kojem se podaci prikupljaju izravno od potrošača – gostiju nautičara, a provodi se kontinuirano od 2001. godine. Do danas je provedeno pet puta, a posljednji put 2017. godine, na uzorku od 1.666 ispitanika-nautičara iz 14 glavnih emitivnih zemalja.<sup>59</sup> Podaci su prikupljeni metodom osobnog intervjua uz pomoć računala (CAPI<sup>60</sup>),

56 <https://www.plavi-svijet.org/o-nama/plavi-svijet-d-o-o/>

57 Nacionalni koordinator i voditelj programa Plava zastava u Republici Hrvatskoj je Udruga Lijepa Naša, <https://www.lijepa-nasa.hr/plava-zastava/>, stranica posjećena 27. studenog 2018.

58 Priopćenje za javnost Ministarstva zaštite okoliša i energetike, 19.5.2017., <https://www.mzoip.hr/hr/ministarstvo/vijesti/drzavni-tajnik-mario-siljeg-urucio-plakete-plave-zastave-za-plaze-i-marine.html>, stranica posjećena 27. studenog 2018.

59 Marušić, Z.; Horak, S.; Sever, I., *Stavovi i potrošnja nautičara u Hrvatskoj - TOMAS NAUTIKA Jahting 2017*, Institut za turizam, Zagreb, 2018., <http://www.iztg.hr/hr/institut/tomas-nautika/>, stranica posjećena 27. studenog 2018.

60 *Computer assisted personal interview.*



od srpnja do listopada 2017. godine, u 25 marina, od kojih je 13 u sastavu ACI-ja, i 8 luka otvorenih za javni promet duž obale i na otocima.

Populaciju su činili svi nautički turisti (jahtaši) u dobi od 18 i više godina koji su tijekom tog razdoblja ostvarili barem jedno noćenje u nekoj od hrvatskih marina i/ili luka otvorenih za javni promet. U istraživanju je korišten stratificirani kvotni uzorak, a stratumi su bili definirani kao: (i) mjesec anketiranja, (ii) zemlja stalnog prebivališta nautičara-jahtaša te (iii) vlasništvo plovila (vlastita plovila ili plovila rođaka/prijatelja u odnosu na plovila unajmljena u Hrvatskoj, odnosno tzv. čarter-plovila). Dostupni podaci Ministarstva mora, prometa i infrastrukture o obilježjima populacije iz prethodne godine, u segmentu nautičara koji su plovili na plovilima unajmljenim u Hrvatskoj („čarteraša“), te podaci Državnog zavoda za statistiku RH o broju i zastavi plovila na stalnom vezu bili su dobra zamjena za okvir za izbor uzorka. Odabrana metoda uzorkovanja je, prema mnogim autorima,<sup>61</sup> dobra aproksimacija stratificiranog slučajnog uzorka. U istraživanju je postignuta visoka razina preciznosti procjene (koeficijent varijacije od 4% za procjenu prosječne dnevne potrošnje). Osnovni instrument prikupljanja podataka u istraživanju bio je strukturirani upitnik preveden na nekoliko stranih jezika.

Rezultati istraživanja pokazali su da nautičari-jahtaši imaju u prosjeku 43 godine, da je svaki drugi (51%) fakultetski obrazovan te da je 56% nautičara s mjesečnim primanjima kućanstva većim od 3.500 eura. Za usporedbu, iste je godine među stacionarnim turistima, onima u hotelima, kampovima i privatnom smještaju, bilo 38% fakultetski obrazovanih i 24% onih s mjesečnim primanjima kućanstva većim od 3.500 eura.<sup>62</sup> Među čarterašima bilo je 40% onih koji su bili u prvom posjetu Hrvatskoj, za razliku od 67% nautičara na vlastitim plovilima ili plovilima prijatelja/rodbine koji su već više od tri puta plovili u Hrvatskoj. Međutim, čak je i u tom segmentu u 2017. godini zabilježeno 18% „novih“ posjetitelja Hrvatske.

Analiza rezultata istraživanja od 2012. do 2017. godine ukazuje na kontinuiranu dominaciju nautičara srednje dobi, na porast udjela nautičara s fakultetskim obrazovanjem, porast udjela nautičara veće platežne moći te porast udjela nautičara koji su prvi put u Hrvatskoj.

Nautičari su 2017. godine u Hrvatskoj ostvarili prosječno 10 noćenja, od čega najviše (6 noćenja) u marinama. Dva noćenja prosječno po plovidbi ostvarili su u

61 Teddlie, C.; Yu, F., Mixed methods sampling a typology with examples, *Journal of mixed methods research*, 1(1), 2007., str. 77-100; Groves, R. M.; Fowler, F. J.; Couper, M. P.; Lepkowski, J. M.; Singer, E.; Tourangeau, R., *Survey Methodology* (2nd ed.), New Jersey, John Wiley & Sons, Inc., 2009.

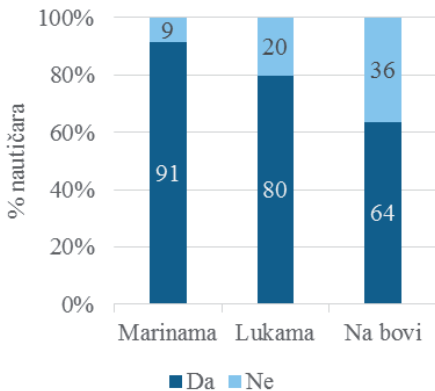
62 Marušić, Z.; Čorak, S.; Sever, I., *Stavovi i potrošnja turista u Hrvatskoj - TOMAS Ljeto 2017*, Institut za turizam, Zagreb, 2018., str. 28-30.

mjesnim lučicama, odnosno lukama otvorenim za javni promet, a preostala dva noćenja na bovi ili sidru. Tek 0,3 noćenja u prosjeku je ostvareno na kopnu. U usporedbi s duljinom plovidbe ostvarenom 2012. godine, prosječna duljina plovidbe se smanjuje. Čarteraši su 2017. godine ostvarili prosječno jedno noćenje manje, a oni koji plove na vlastitim plovilima ili plovilima rođaka/prijatelja u prosjeku tri noćenja manje. U isto vrijeme povećao se udio noćenja u mjesnim lučicama, a smanjio udio noćenja na bovi ili sidru.

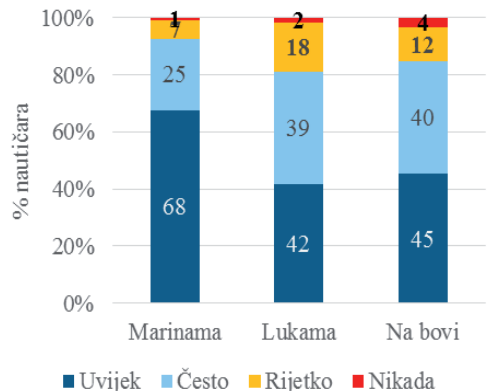
Na veliku mobilnost nautičara ukazuje i podatak o broju različitih marina u kojima su ostvarena noćenja tijekom plovidbe. Tek nešto više od četvrtine nautičara (28%) boravi u samo jednoj marini tijekom plovidbe u Hrvatskoj, njih 26% posjeti dvije marine, 21% tri marine, a četvrtina nautičara posjeti tijekom plovidbe četiri ili više marina.

Što nautičari-jahtaši kažu o raspoloživosti vezova tijekom glavne nautičke sezone? Gotovo svi su barem jednom bili u situaciji da traže tranzitni vez u marini, samo nešto manje tražilo je i vez u lukama otvorenim za javni promet, a više od polovice i na bovama (Slika 2.). Većinom su ga i pronašli, najmanje uspješno u lukama otvorenim za javni promet gdje je 19% nautičara slobodan tranzitni vez pronašlo rijetko ili nikada (Slika 3.).

Slika 2. Potraga nautičara za slobodnim tranzitnim vezom prema mjestu veza, u %



Slika 3. Uspješnost pronalaska slobodnog tranzitnog veza nautičara prema mjestu veza, u %



Izvor: Marušić, Z.; Horak, S.; Sever, I., *Stavovi i potrošnja nautičara u Hrvatskoj - TOMAS NAUTIKA Jachting 2017*, Institut za turizam, Zagreb, 2018., <http://www.iztzg.hr/hr/institut/tomas-nautika/>, stranica posjećena 27. studenog 2018.

Nezaobilazan podatak za procjenu ekonomske održivosti nautičkog turizma (jahtinga) je procjena potrošnje nautičara. U 2017. godini nautičari su u prosjeku trošili 126 eura dnevno, ne uključujući izdatke za prijevoz do i od polazne luke (Tablica 2.). Pritom su prosječni izdaci čarteraša bili 183 eura, a nautičara na vlastitim plovilima ili plovilima prijatelja/rodbine 75 eura, ne uključujući godišnji fiksni trošak za plovila koji plaćaju vlasnici plovila, a koji uključuje i trošak stalnog veza. Najveći dio izdataka čarteraša odnosio se na izdatke za plovilo (77%), a slijede izdaci za hranu i piće u ugostiteljskim objektima (11%), kupovinu (7%) te kulturu, zabavu, sport, rekreaciju i izlete (2%).

Najveće prosječne dnevne izdatke među čarterašima imali su čarteraši iz Velike Britanije (212 eura), Francuske (207 eura) i Nizozemske (202 eura), a među ostalim nautičarima Talijani (110 eura). Za usporedbu, stacionarni gosti trošili su tijekom ljeta 2017. godine u obalnim destinacijama prosječno 80 eura po noćenju, pri čemu su najveće izdatke imali turisti iz SAD-a (158 eura), Velike Britanije (139 eura), Španjolske (126 eura), Rusije (121 euro) i skandinavskih zemalja (119 eura).<sup>63</sup>

Tablica 2. Prosječni dnevni izdaci nautičara-jahtaša u Hrvatskoj u 2017. godini prema vlasništvu plovila

	Ukupno (u eurima)	Čarter (u eurima)	„Vlasnici“ (u eurima)
UKUPNO	126	183	75
Izdaci za plovilo	88	141	39
Najam plovila	46	98	-
Najam skipera	5	9	0,5
Vez	12	12	12
Gorivo	21	20	22
Ostalo	4	2	4,5
Ostali izdaci	38	41	36
Smještaj na kopnu	1	2	1
Ugostiteljske usluge	19	20	19
Kupnja	13	13	12
Kultura, zabava, sport	4	4	3
Ostalo	1	2	1

Izvor: Marušić, Z.; Horak, S.; Sever, I., *Stavovi i potrošnja nautičara u Hrvatskoj - TOMAS NAUTIKA Jahting 2017*, Institut za turizam, Zagreb, 2018., <http://www.iztg.hr/hr/institut/tomas-nautika/>, stranica posjećena 27. studenog 2018.

<sup>63</sup> *Ibid.*, str. 53.

Vrlo važan pokazatelj održivosti je i zadovoljstvo nautičara u Hrvatskoj. U 2017. godini nautičari su u prosjeku bili vrlo zadovoljni hrvatskom nautičkom i turističkom ponudom (Tablica 3.). Većina je nautičara (82%) ocijenila ukupnu ponudu za nautičare vrlo dobrim i odličnim ocjenama. Još višu ocjenu dobila je ekološka očuvanost našeg mora i obale (87%), osjećaj osobne sigurnosti (90%) te ljepota prirode i krajolika (93%). Osjećaj sigurnosti ocijenjen je znatno boljim ocjenama i u usporedbi s našim glavnim konkurentima u ponudi nautičkog (jahting) turizma: Španjolskom, Francuskom, Italijom i Grčkom. I u ocjeni gostoljubivosti lokalnog stanovništva Hrvatska je ocijenjena bolje od konkurenata.

Tablica 3. Stupanj zadovoljstva nautičara-jahtaša elementima nautičke i turističke ponude u Hrvatskoj u 2017. godini

	Elementi nautičke i turističke ponude	Stupanj zadovoljstva
1.	Ljepota prirode i krajolika	Vrlo visok
2.	Osobna sigurnost	
3.	Prihvat u zračnoj luci (transfer)	
4.	Prihvat u marini	
5.	Ekološka očuvanost	
6.	Prostorni raspored marina	
7.	Stanje broda (ispravnost, uredenost, opremljenost i slično)	
8.	Bogatstvo gastronomske ponude u destinacijama	
9.	Opskrbljenost vodom (hladna i topla) u marinama	
10.	Vezovi (širina, ispravnost)	
11.	Raspoloživost informacija u marinama o turističkoj ponudi destinacija	
12.	Uslužnost osoblja u marinama	
13.	<b>UKUPNA PONUDA ZA NAUTIČARE</b>	
14.	Dostatnost priključaka za vodu i struju u marinama	
15.	Uredenost i čistoća okoliša u marinama	
16.	Kvaliteta tehničkog servisa (brzina popravka) u marinama	
17.	Prometna dostupnost polazne luke	
18.	Kvaliteta ugostiteljskih usluga u marinama	
19.	Sanitarije u marinama	
20.	Raznolikost kulturnih manifestacija	
21.	Mogućnosti za kupnju u destinacijama	
22.	„Vrijednost za novac“ ukupne ponude za nautičare	
23.	Bogatstvo sportskih sadržaja u destinacijama	
24.	Raznolikost sadržaja za zabavu	
25.	Mogućnosti kupnje u marinama	

Napomena: Elementi zadovoljstva su prema zbroju ocjena „vrlo dobro“ i „odlično“ podijeljeni u pet vrijednosnih skupina: 1. vrlo visok stupanj zadovoljstva - elementi čiji je zbroj ocjena

„vrlo dobro“ i „odlično“ veći od 80%, 2. visok stupanj zadovoljstva - elementi čiji je zbroj ocjena „vrlo dobro“ i „odlično“ od 70 do 79,9%, 3. srednji stupanj zadovoljstva - elementi čiji je zbroj ocjena „vrlo dobro“ i „odlično“ od 60 do 69,9%, 4. nizak stupanj zadovoljstva - elementi čiji je zbroj ocjena „vrlo dobro“ i „odlično“ od 50% do 59,9%, 5. vrlo nizak stupanj zadovoljstva – elementi čiji je zbroj ocjena „vrlo dobro“ i „odlično“ manji od 50%.

Izvor: Marušić, Z.; Horak, S.; Sever, I., *Stavovi i potrošnja nautičara u Hrvatskoj - TOMAS NAUTIKA Jachting 2017*, Institut za turizam, Zagreb, 2018., <http://www.iztg.hr/hr/institut/tomas-nautika/>, stranica posjećena 27. studenog 2018.

Djelomičnu ocjenu ekološke održivosti, sa stajališta nautičara, daju i odgovori na pitanja o eventualnim smetnjama tijekom plovidbe i boravka u Hrvatskoj (Tablica 4.). Tako je svakom desetom nautičaru zasmetao prevelik broj plovila na moru, na 9% nautičara negativno je utjecala nemogućnost pronalaska slobodnog tranzitnog veza, a 13% je spomenulo i neodgovorno ponašanje drugih nautičara na moru. Između 7% i 12% nautičara zasmetala je i buka u marini/luci ili na sidru/bovi, gužva u destinacijama na kopnu, otpad u moru ili problemi s odlaganjem otpada na kopnu ili zauljeno more.

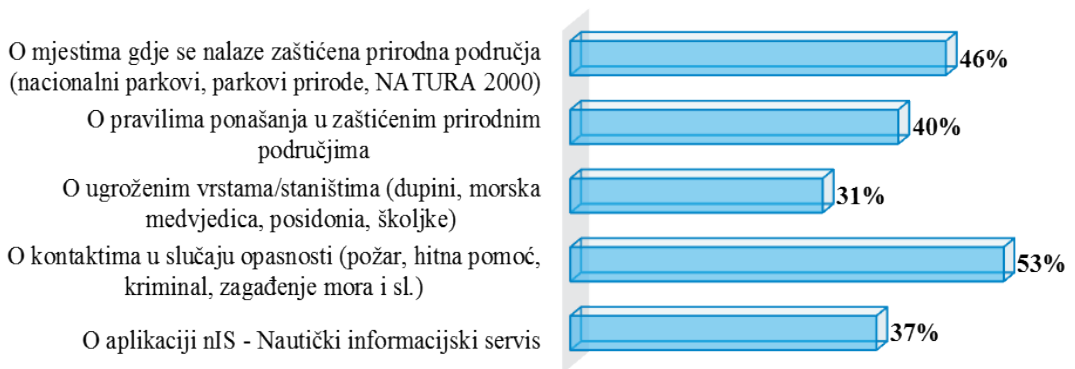
Tablica 4. „Smetnje“ koje su negativno utjecale na plovidbu/boravak nautičara u Hrvatskoj u 2017. godini

„Smetnje“ koje negativno utječu na plovidbu/boravak	Nautičari-jahtaši (u %)
Neodgovorno ponašanje drugih nautičara na moru	13%
Buka koja remeti komfor boravka na brodu u marini/luci	12%
Plutajući/morski otpad	11%
Prevelik broj plovila na moru	10%
Problemi s odlaganjem otpada	10%
Nemogućnost pronalaska slobodnog tranzitnog veza u marini/luci/bovi	9%
Gužva na kopnu u mjestima koje posjećujete	9%
Zauljeno more	7%
Buka koja remeti komfor boravka na brodu na bovi/sidrištu (izvan luka)	7%
Nešto drugo	1%

Izvor: Marušić, Z.; Horak, S.; Sever, I., *Stavovi i potrošnja nautičara u Hrvatskoj - TOMAS NAUTIKA Jachting 2017*, Institut za turizam, Zagreb, 2018., <http://www.iztg.hr/hr/institut/tomas-nautika/>, stranica posjećena 27. studenog 2018.

Za održivi razvoj turizma, pa tako i nautičkog turizma, izrazito je važna informiranost lokalnog stanovništva i ponuđača proizvoda i usluga, ali i potrošača – nautičara, o utjecaju turističke aktivnosti na okoliš i prirodu. Znamo da se nautičari u prikupljanju informacija o turističkoj ponudi oslanjaju na različite izvore informacija, a pri tome najviše na internet (38%).<sup>64</sup> Ali, koliko su zapravo informirani o nekim važnim sigurnosnim pitanjima i pitanjima svog utjecaja na okoliš i prirodu? Tek je svaki drugi nautičar (53%) informiran o kontaktima u slučaju opasnosti, još manje o zaštićenim prirodnim područjima (46%) i pravilima ponašanja u njima (40%). Manje od trećine nautičara ima informacije o ugroženim vrstama i/ili staništima u Jadranu. Za aplikaciju Nautički informacijski servis Ministarstva mora, prometa i infrastrukture RH zna tek nešto više od trećine nautičara (Slika 4.).

Slika 4. Informiranost nautičara-jahtaša u Hrvatskoj u 2017. godini



Izvor: Marušić, Z.; Horak, S.; Sever, I., *Stavovi i potrošnja nautičara u Hrvatskoj - TOMAS NAUTIKA Jahting 2017*, Institut za turizam, Zagreb, 2018., <http://www.iztg.hr/hr/institut/tomas-nautika/>, stranica posjećena 27. studenog 2018.

Dimenzija društvene održivosti turističke aktivnosti lokalnog stanovništva prvi je put sustavno istražena 2012. godine, u sklopu izrade Strategije razvoja turizma Republike Hrvatske do 2020. godine<sup>65</sup>. Međutim, tada u istraživanju nije bio posebno izdvojen utjecaj nautičkog turizma na lokalno stanovništvo, osim u

64 Marušić, Z.; Horak, S.; Sever, I., *Stavovi i potrošnja nautičara u Hrvatskoj - TOMAS NAUTIKA Jahting 2017*, op. cit., str. 33.

65 Strategija razvoja turizma Republike Hrvatske do 2020. godine, Narodne novine br. 55/2013.

segmentu podrške povećanju broja jahti i brodica te brodova na međunarodnim kružnim putovanjima. Rezultati su pokazali da za većinu stanovnika (79%) broj jahti i brodica u sezoni nije prevelik, dok je nešto manji broj stanovnika (66%) podržao i povećanje broja brodova na kružnim putovanjima.<sup>66</sup> Na slične rezultate upućuju i neka recentnija istraživanja koja, međutim, nisu bila provedena na nacionalnoj razini. Tako su u sklopu istraživanja procjene prihvatnog kapaciteta turizma Splitsko-dalmatinske županije<sup>67</sup> istraženi i stavovi lokalnog stanovništva prema razvoju nautičkog turizma. Rezultati upućuju na to da je u pojedinim destinacijama i u vrhu turističke sezone broj nautičara (u segmentu jahting turizma) dosegnoo prihvatljive granice. S druge strane, gotovo bi svi voljeli vidjeti još više nautičara izvan vršnog razdoblja.

Hrvatski opservatorij održivog razvoja turizma (CROSTO) dugoročni je međunarodni istraživački projekt Instituta za turizam u suradnji s Ministarstvom turizma RH, Hrvatskom turističkom zajednicom, Državnim zavodom za statistiku RH i Hrvatskom agencijom za okoliš i prirodu. CROSTO je dio međunarodne mreže opservatorija održivog razvoja turizma u sklopu Svjetske turističke organizacije, tzv. INSTO mreže opservatorija<sup>68</sup>, od 2016. Praćenje održivosti turizma u opservatoriju CROSTO temelji se u ovom trenutku na sustavu 14 osnovnih pokazatelja ETIS<sup>69</sup>, a mjerenje i praćenje održivosti turizma provodi se za sedam županija NUTS 2 regije Jadranske Hrvatske. U 2018. godini počeo je pilot-projekt mjerenja održivosti na lokalnoj razini, odnosno razini gradova i općina. CROSTO zasad ne uključuje pokazatelje održivosti izravno vezane uz nautički turizam.

Iako, dakle, postoje određeni podaci o održivosti nautičkog turizma u Hrvatskoj. Oni su djelomični, često nisu na nacionalnoj razini, a često se i ne odnose isključivo na nautički turizam, nepovezani su i često javno nedostupni. Pojedinačne pak inicijative i aktivnosti nekih institucija u mjerenju održivosti nautičkog turizma nisu povezane u sustavnu, jedinstvenu metodu za definiranje, mjerenje i kontinuirano praćenje održivosti nautičkog turizma na nacionalnoj razini.

66 Tomljenović, R.; Boranić Živoder, S.; Marušić, Z., Podrška interesnih skupina razvoju turizma, *Acta turistica*, 25(1), 2013., str. 73-102.

67 Institut za turizam, Studija prihvatnih kapaciteta turizma na području Splitsko-dalmatinske županije, svibanj 2018., [http://hrturizam.hr/wp-content/uploads/2018/07/SDZ\\_Prihvatni\\_kapacitet\\_Izvjestaj\\_FIN\\_06\\_07\\_2018.pdf](http://hrturizam.hr/wp-content/uploads/2018/07/SDZ_Prihvatni_kapacitet_Izvjestaj_FIN_06_07_2018.pdf), stranica posjećena 27. studenog 2018.

68 International Network of Sustainable Tourism Observatories, <http://insto.unwto.org/about/>, stranica posjećena 27. studenog 2018.

69 European Commission, European Tourism Indicator System, [http://ec.europa.eu/growth/sectors/tourism/offer/sustainable/indicators\\_en](http://ec.europa.eu/growth/sectors/tourism/offer/sustainable/indicators_en), stranica posjećena 27. studenog 2018.

## 5. ZAKLJUČCI

Za Hrvatsku je turizam jedna od najvažnijih gospodarskih aktivnosti koja u bruto domaćem proizvodu sudjeluje s 11,4%<sup>70</sup>, a ukupan se doprinos turizma gospodarstvu Hrvatske procjenjuje na 16,9%<sup>71</sup>. Nautički turizam je poslije tzv. „turizma sunca i mora“ najznačajnija vrsta turizma, koja je u stalnom rastu i čini oko 10% ukupnog prihoda od turizma. Sudeći prema potencijalima Hrvatske za razvoj ove vrste turizma i sve većoj prepoznatljivosti Hrvatske kao nautičke destinacije u svijetu, realno je očekivati njegov daljnji rast. Stoga se u javnosti sve češće postavljaju pitanja održivosti daljnjeg rasta turizma uopće, a u tome i rasta nautičkog turizma.

Cilj je ovog rada stoga bio dati pregled praćenja održivosti nautičkog turizma u Hrvatskoj na nacionalnog razini. Zaključak je pregleda relevantne znanstvene i stručne literature da Hrvatska danas nema razrađen ni uspostavljen sustav praćenja održivosti nautičkog turizma na nacionalnoj razini niti ima široki konsenzus o tome što nautički turizam ustvari jest. Postoje istraživanja pojedinih institucija koje se u okvirima svojih djelatnosti i interesa bave ponekim aspektom održivosti i čiji bi rezultati mogli, u većoj ili manjoj mjeri, predstavljati pokazatelje održivosti nautičkog turizma. Međutim, većini tih istraživanja u fokusu nije nautički turizam, s izuzetkom istraživanja TOMAS Nautika Instituta za turizam.

Istraživanje ipak pruža samo osnovu za mjerenje nekih pokazatelja održivosti nautičkog turizma. Sustavno praćenje utjecaja nautičkog turizma na okoliš, društvo i gospodarstvo zahtijeva mnogo više od toga. Prije svega potrebno je definirati niz pokazatelja koji će, odvojeno od drugih aktivnosti i utjecaja, pratiti izolirani utjecaj nautičkog turizma. Zatim treba definirati način njihova mjerenja i izvore podataka, a potom i kontinuirano mjeriti i pratiti njihove promjene u vremenu. Pritom je važno definirati i željeno stanje kojem se teži kako bi se mogle definirati razvojne politike i pratiti njihov učinak.

Michael Lück, jedan od vjerojatno najvećih poznavatelja nautičkog turizma u svijetu znanosti, na kraju izlaganja brojnih koncepata i izazova održivosti nautičkog turizma<sup>72</sup>, referirajući se pritom na brojne aktivnosti u okviru šire shvaćenog nautičkog turizma, od ronjenja i promatranja kitova i dupina do međunarodnih brodskih krstarenja, što sve u većoj ili manjoj mjeri negativno utječe na morski

---

70 Državni zavod za statistiku Republike Hrvatske, Satelitski račun turizma za Republiku Hrvatsku u 2016., Priopćenje god. LV, br. 12.4.1., Zagreb, 15. siječnja 2019.

71 Institut za turizam, Turistički satelitski račun za 2016. godinu, 15. siječnja 2019., [http://www.iztg.hr/UserFiles/file/novosti/2019/TSA\\_FINAL.pdf](http://www.iztg.hr/UserFiles/file/novosti/2019/TSA_FINAL.pdf), stranica posjećena 15. siječnja 2019.

72 Lück, M., Conclusion: Is Nautical Tourism Sustainable?, *Nautical Tourism – Concepts and Issues*, New York, 2007., str. 141-145.



okoliš, postavlja pitanje znači li to da je nautički turizam loš te jesmo li kao zajednica osuđeni na propast. Rješenje za očuvanje (morskog) okoliša za buduće generacije vidi u razmjeni svih dostupnih informacija, poštivanju različitih interesa za dobrobit tog okoliša, odgovornom upravljanju turizmom te uključivanju cijele zajednice i svih dionika u aktivno upravljanje okolišem temeljeći se na relevantnim i pouzdanim informacijama. Trebamo se i mi složiti s njim.

## BIBLIOGRAFIJA

### Knjige

1. Bartoluci, M.; Škorić, S., *Menadžment sportskog i nautičkog turizma*, Veleučilište u Karlovcu, Karlovac, 2009.
2. Dulčić, A., *Nautički turizam i upravljanje lukom nautičkog turizma*, Ekokon, Split, 2002.
3. European Commission, *European Tourism Indicators System, ETIS toolkit for sustainable destination management*, 2016., [http://ec.europa.eu/growth/sectors/tourism/offer/sustainable/indicators\\_en](http://ec.europa.eu/growth/sectors/tourism/offer/sustainable/indicators_en), stranica posjećena 27. studenog 2018.
4. Horak, S., *Turizam i promet*, udžbenik, Biblioteka Business Class, Vern, 2014.
5. Hrvatska agencija za okoliš i prirodu, *Izvješće o stanju okoliša u Republici Hrvatskoj*, Zagreb, 2014., [http://www.haop.hr/sites/default/files/uploads/dokumenti/06\\_integrirane/dokumenti/niso/Izvjesce%20o%20stanju%20okolisa%20u%20RH\\_%202009-2012.pdf](http://www.haop.hr/sites/default/files/uploads/dokumenti/06_integrirane/dokumenti/niso/Izvjesce%20o%20stanju%20okolisa%20u%20RH_%202009-2012.pdf), stranica posjećena 27. studenog 2018.
6. Hrvatska agencija za okoliš i prirodu, *Nacionalna lista pokazatelja, revizija 1*, Zagreb, ožujak 2018., [http://www.haop.hr/sites/default/files/uploads/dokumenti/06\\_integrirane/dokumenti/nlp/Nacionalna%20lista%20pokazatelja\\_rev2018.pdf](http://www.haop.hr/sites/default/files/uploads/dokumenti/06_integrirane/dokumenti/nlp/Nacionalna%20lista%20pokazatelja_rev2018.pdf), stranica posjećena 27. studenog 2018.
7. Hrvatska agencija za okoliš i prirodu, *Okoliš na dlanu I - 2017*, Zagreb, 5. lipnja 2017.
8. IUCN/UNEP/WWF, *Caring for the Earth: A Strategy for Sustainable Living*, Gland, Switzerland, listopad 1991.
9. Jafary, J. (ur.), *Encyclopedia of Tourism*, Routledge, London – New York, 2000.
10. Leksikografski zavod Miroslav Krleža, *Ekonomski leksikon*, Zagreb, 1995.
11. Lück, M. (ur.), *The Encyclopedia of Tourism and Recreation in Marine Environments*, CABI, 2008.
12. Luković, T.; Asić, A.; Kizielewicz, J.; Gračan, D.; Zec, D.; Jugović, A.; Petrinović, R.; Šerić, N.; Milošević-Pujo, B.; Horak, S.; Marušić, Z., *Nautički turizam Hrvatske*, Redak, Split, 2015.
13. Marković, Z., *Osnove turizma*, Školska knjiga, Zagreb, 1987.

14. Marušić, Z.; Čorak, S.; Sever, I., *Stavovi i potrošnja turista u Hrvatskoj - TOMAS Ljeto 2017.*, Institut za turizam, Zagreb, 2018.
15. Marušić, Z.; Horak, S.; Sever, I., *Stavovi i potrošnja nautičara u Hrvatskoj - TOMAS NAUTIKA Jahting 2017*, Institut za turizam, Zagreb, 2018.
16. Orams, M., *Marine Tourism: Development, Impacts and Management*, Routledge, London, 1999.
17. Svjetska komisija za okoliš i razvoj Ujedinjenih naroda (Brundtland komisija), *Naša zajednička budućnost (Our common future)*, Oxford University Press, 1987.
18. Svjetska turistička organizacije (UNWTO, United Nations World Tourism Organisation), *Guide for Local Authorities on Developing Sustainable Tourism*, Madrid, Spain, 1998.
19. Svjetska turistička organizacije (UNWTO, United Nations World Tourism Organisation), *Indicators of Sustainable Development for Tourism Destinations: A Guidebook*, UNWTO, Madrid, Spain, 2004.

### Članci

1. Alcover, A.; Alemany, M.; Jacob, M.; Payeras, M.; García, A.; Martínez-Ribes, L., The economic impact of yacht charter tourism on the Balearic economy, *Tourism Economics*, 17(3), 2011., str. 625-638.
2. Brida, J. G.; Riaño, E.; Aguirre, S.Z., Residents' attitudes and perceptions towards cruise tourism development: A case study of Cartagena de Indias (Colombia), *Tourism and Hospitality Research*, 11(3), 2011., str. 181-196.
3. Brida, J. G.; Zapata-Aguirre, S., Cruise tourism: economic, socio-cultural and environmental impacts, *International Journal of Leisure and Tourism Marketing*, 1(3), 2009., str. 205-226.
4. Carić, H.; Mackelworth, P., Cruise tourism environmental impacts – The perspective from the Adriatic Sea, *Ocean & Coastal Management*, 102, 2014., str. 350-363.
5. Carić, H., Cruising tourism environmental impacts: case study of Dubrovnik, Croatia, *Journal of coastal research*, 2011., str. 104-113.
6. Caric, H., Cruise tourism environmental risks, Papathanassis, A.; Luković, T.; Vogel, M. (ur.), *Cruise Tourism and Society*, Springer, Berlin, Heidelberg, 2012., str. 47-67.
7. Dupeyras, A.; MacCallum, N., Indicators for Measuring Competitiveness in Tourism, *OECD Tourism Papers*, OECD Publishing, veljača 2013., <https://www.oecd.org/cfe/tourism>, stranica posjećena 27. studenog 2018.
8. Dwyer, L.; Forsyth, P., Economic significance of cruise tourism, *Annals of Tourism Research*, 25(2), 1998., str. 393-415.
9. Groves, R. M.; Fowler, F. J.; Couper, M. P.; Lepkowski, J. M.; Singer, E.; Tourangeau, R., *Survey Methodology (2nd ed.)*, New Jersey, John Wiley & Sons. Inc., 2009.
10. Harriott, V. J., Marine Tourism Impacts on the Great Barrier Reef, *Tourism in Marine Environments*, 1(1), 2004., str. 29-40.

11. Horak, S., Demand for Nautical Tourism in Europe - case study Croatia, Luković, T. (ur.), *Nautical Tourism*, CABI International, 2013., str. 159-185.
12. Horak, S.; Marusic, Z.; Favro, S., Competitiveness of Croatian nautical tourism, *Tourism in Marine Environments*, 3(2), 2006., str. 145-161.
13. Johnson, D., Environmentally sustainable cruise tourism: a reality check, *Marine Policy*, 26(4), 2002., str. 261-270.
14. Jugović, A.; Kovačić, M.; Hadžić, A., Sustainable development model for nautical tourism ports, *Tourism and hospitality management*, 17(2), 2011., str. 175-186.
15. Klein, R. A., Responsible cruise tourism: Issues of cruise tourism and sustainability, *Journal of Hospitality and Tourism Management*, 18(1), 2011., str. 107-116.
16. Kovačić, M., Razvoj nautičkih luka u funkciji održivog razvoja nautičkog turizma, *Pomorski zbornik*, 41(1), 2003., str. 135-154.
17. Kovačić, M.; Gržetić, Z.; Bosković, D., Nautical tourism in fostering the sustainable development: a case study of Croatia's coast and island, *Tourismos*, 6(1), 2011.
18. Lück, M., Conclusion: Is Nautical Tourism Sustainable?, Lück M. (ur.), *Nautical Tourism – Concepts and Issues*, New York, 2007., str. 141-145.
19. Marcoulier, D. W., Environmental resources as latent primary factors of production in tourism: the case of forest-based commercial recreation, *Tourism Economics*, 4(2), 1998., str. 131-145.
20. Marušić, Z.; Ivandić, N.; Horak, S., Nautical Tourism within TSA Framework: Case of Croatia, *Zbornik radova, 13th Global Forum on Tourism Statistics*, Nara, Japan, siječanj 2014.
21. Rojo, I. M., Economic development versus environmental sustainability: The case of tourist marinas in Andalusia, *European journal of tourism research*, 2(2), 2009., str. 162-177.
22. Teddlie, C.; Yu, F., Mixed methods sampling a typology with examples, *Journal of mixed methods research*, 1(1), 2007., str. 77-100.
23. Tomljenović, R.; Boranić Živoder, S.; Marušić, Z., Podrška interesnih skupina razvoju turizma, *Acta turistica*, 25(1), 2013., str. 73-102.
24. Turina, A., Jugoslavenski Jadran i jahting turizam, *Pomorstvo*, 9-10, 1967.
25. Zelenika, R.; Vidučić, V., 2007. Model razvitka nautičkog turizma u Republici Hrvatskoj do godine 2015., *Ekonomski pregled*, 58(9-10), 2007, str. 522-544.

## Propisi

1. Deklaracija o zaštiti okoliša u Republici Hrvatskoj, Narodne novine br. 34/1992.
2. Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma, Narodne novine br. 72/2008.
3. Strategija razvoja turizma Republike Hrvatske do 2020. godine, Narodne novine br. 55/2013.
4. Uredba o informacijskom sustavu zaštite okoliša, Narodne novine br. 68/2008.

5. Zakon o zaštiti okoliša, Narodne novine br. 80/2013, 153/2013, 78/2015, 12/2018.
6. Zakon o turističkoj djelatnosti, Narodne novine br. 8/1996.
7. Zakon o pružanju usluga u turizmu, Narodne novine br. 68/2007.
8. Zakon o pružanju usluga u turizmu, Narodne novine br. 130/2017.

### Ostalo

1. Državni zavod za statistiku Republike Hrvatske, *Turizam – pregled po županijama*, Tab. 4.3.3.3. *Luke nautičkog turizma*, <http://www.dzs.hr/>, stranica posjećena 27. studenog 2018.
2. Državni zavod za statistiku Republike Hrvatske, *Kružna putovanja stranih brodova u Republici Hrvatskoj u razdoblju od siječnja do prosinca 2017.*, Priopćenje, god. LIV, br. 4.3.5., Zagreb, 9. veljače 2018.
3. Državni zavod za statistiku Republike Hrvatske, *Satelitski račun turizma za Republiku Hrvatsku u 2016.*, Priopćenje god. LV, br. 12.4.1., Zagreb, 15. siječnja 2019.
4. Gvozdanić, N., *Neki aktualni problemi nautičkog turizma (s posebnim osvrtom na kombinaciju s ribolovnim turizmom)*, studija, Ekonomski institut, Split, 1969.
5. Institut za turizam, *Studija prihvatnih kapaciteta turizma na području Splitsko-dalmatinske županije*, svibanj 2018., [http://hrturizam.hr/wp-content/uploads/2018/07/SDZ\\_Prihvatni\\_kapacitet\\_Izvjestaj\\_FIN\\_06\\_07\\_2018.pdf](http://hrturizam.hr/wp-content/uploads/2018/07/SDZ_Prihvatni_kapacitet_Izvjestaj_FIN_06_07_2018.pdf), stranica posjećena 27. studenog 2018.
6. Institut za turizam, *Turistički satelitski račun za 2016. godinu*, 15. siječnja 2019., [http://www.iztg.hr/UserFiles/file/novosti/2019/TSA\\_FINAL.pdf](http://www.iztg.hr/UserFiles/file/novosti/2019/TSA_FINAL.pdf), stranica posjećena 15. siječnja 2019.
7. Kos, L.; Daničević, L., *Stanje i razvoj nautičkog turizma u Jugoslaviji – pravno ekonomski aspekti*, studija, Zagreb, 1970.
8. Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture Republike Hrvatske, *Broj čarter gostiju koji su došli u razdoblju od 2017-01-01 do 2017-12-31 prema državljanstvu i plovnom objektu*, interni podaci, 2018.
9. Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, Ministarstvo turizma, *Strategija razvoja nautičkog turizma Republike Hrvatske za razdoblje 2009. – 2019. godine*, Zagreb, prosinac, 2008., <http://www.mppi.hr/UserDocsImages/Strategija%20razvoja%20nautickog%20turizma%20HR%201.pdf>, stranica posjećena 27. studenog 2018.
10. Priopćenje za javnost Ministarstva zaštite okoliša i energetike, 19. svibnja 2017., <https://www.mzoip.hr/hr/ministarstvo/vijesti/drzavni-tajnik-mario-siljeg-urucio-plakete-plave-zastave-za-plaze-i-marine.html>, stranica posjećena 27. studenog 2018.

**Doc. dr. sc. Iva Tuhtan Grgić**  
Sveučilište u Rijeci, Pravni fakultet

## POSTUPAK DODJELE KONCESIJE ZA LUKU NAUTIČKOG TURIZMA U HRVATSKOM PRAVU\*

### 1. UVOD

Postupak dodjele koncesija na pomorskom dobru danas je u Republici Hrvatskoj reguliran dvama zakonima – Zakonom o koncesijama iz 2017. godine, koji je vrlo detaljan *lex generalis* i *lex posterior*, i starijim, ali specijalnim Zakonom o pomorskom dobru i morskim lukama i na temelju njega donesenoj Uredbi o postupku dodjele koncesije na pomorskom dobru. Zakonom o koncesijama u pravni je sustav Republike Hrvatske implementirana Direktiva 2014/23/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 26. veljače 2014. o dodjeli ugovora o koncesiji, čiji je cilj stvarno otvaranje tržišta u slučajevima postojanja jasnog prekograničnog interesa. Koncesije za gospodarsko korištenje pomorskog dobra izgradnjom i pružanjem usluga u lukama nautičkog turizma nesporno pripadaju u polje primjene Direktive. Budući da su sve osobe koje primjenjuju odredbe o koncesijama dužne cjelokupno nacionalno pravo interpretirati u skladu s tekstem i svrhom Direktive, u radu će se upozoriti na one odredbe Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama koje su Direktivi protivne te se stoga ne smiju primjenjivati. Analizirat će se i odredbe Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama koje nisu suprotne Direktivi, ali nisu u skladu sa Zakonom o koncesijama.

S obzirom na to da je u pravnoj praksi i doktrini dvojbeno pitanje odnosa odredbi Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama i Zakona o koncesijama,

---

\* Ovaj rad je rezultat istraživanja u okviru znanstvenoistraživačkog projekta Jadranskog zavoda Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti pod nazivom *Razvoj suvremenog pravnog i osigurateljnog režima za hrvatske marine – unapređenje konkurentnosti, sigurnosti, sigurnosne zaštite i zaštite morskog okoliša (DELICROMAR)*, koji je financirala Hrvatska zaklada za znanost (HRZZ-UIP-2013-11-3061), [www.delicromar.hazu.hr](http://www.delicromar.hazu.hr).

svrha je rada odrediti primjenom kojih pravila će se provoditi postupak dodjele koncesija, a da se pritom ne čini povreda prava Europske unije s jedne strane, i uzmu u obzir specifičnosti koncesioniranja na pomorskom dobru s druge strane. Analiza i usporedba propisa koji su na snazi, posebice odredbi koje su međusobno neusklađene, poslužit će za davanje prijedloga izmjena postojećih odredbi s ciljem postizanja zadovoljavajuće razine pravne sigurnosti.

## 2. PRIMJENJIVO PRAVO

Pravni režim pomorskog dobra, a time i luka, uređen je Zakonom o pomorskom dobru i morskim lukama,<sup>1</sup> koji sadržava i odredbe o koncesiji na pomorskom dobru. Postupak dodjele koncesija na pomorskom dobru nešto je detaljnije reguliran podzakonskim aktom donesenim na temelju ZPDML-a, Uredbom o postupku dodjele koncesije na pomorskom dobru.<sup>2</sup> Osim ZPDML-a i Uredbe materiju koncesija uređuje i Zakon o koncesijama,<sup>3</sup> donesen u srpnju 2017. Cilj koji je zakonodavac želio postići ZOK-om bilo je donošenje krovnog zakona kojim bi se, na jednom mjestu, na precizan i transparentan način regulirali svi postupci dodjele koncesija. ZOK vrlo detaljno (mnogo detaljnije od ZPDML-a) regulira postupke davanja koncesija, ugovor o koncesiji, prestanak koncesija, pravnu zaštitu u postupcima davanja koncesije, politiku koncesija te druga pitanja u vezi s koncesijama.

Pitanje odnosa odredbi ZOK-a (koji je vrlo detaljan *lex generalis* i *lex posterior*) i odredaba ZPDML-a (koji je podnormirani *lex specialis* i raniji propis) nažalost nije nedvojbeno ni u teoriji ni u praksi, a odredbe sadržane u ZPDML-u i Uredbi s jedne strane i u ZOK-u ponekad su različite, a ponekad i potpuno suprotne, što se negativno odražava na sve adresate tih normi – davatelje koncesija i koncesionare (potencijalne i stvarne), stvarajući pravnu nesigurnost.<sup>4</sup>

1 Narodne novine br. 158/2003, 100/2004, 141/2006, 38/2009, 123/2011, 56/2016 (u nastavku: ZPDML).

2 Narodne novine br. 23/2004, 101/2004, 39/2006, 63/2008, 125/2010, 102/2011, 83/2012, 10/2017 (u nastavku: Uredba o postupku davanja koncesije ili Uredba).

3 Narodne novine br. 69/2017 (u nastavku: ZOK).

4 Opširno o složenom odnosu ZPDML-a i ZOK-a vidjeti: Tuhtan Grgić, I.; Bulum, B., Problem valorizacije zakonitih ulaganja u lukama nautičkog turizma u Republici Hrvatskoj, *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, vol. 57, br. 172, 2018., str. 304-307. Da je ZOK (i trenutačno važeći iz 2017., kao i onaj iz 2012. godine) kogentan propis u odnosu na sektorske propise smatra Jelčić: Jelčić, O., Raspologanje koncesijom prema novom Zakonu o koncesijama, <https://www.pomorskodobro.com/fokus-jelcic-rujan-2017.html>, stranica posjećena 7. prosinca 2019.; *id.*, Raspologanja koncesionara koncesijom na pomorskom dobru, [www.pomorskodobro.com](http://www.pomorskodobro.com) (članak iz listopada 2014.). Suprotan stav, da prednost treba dati posebnim propisima (u odnosu na ZOK 2012) zastupao je Đerđa: Đerđa, D., Opće pravno uređenje koncesija u Republici Hrvatskoj, *Hrvatska pravna revija*, vol. 15., br. 6., 2015., str. 37. Za komentar odnosa ZPDML-a i starog ZOK-a iz 2012. vidjeti: Staničić, F., Koncesije na pomorskom dobru – nužnost usklađivanja Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama sa Zakonom o koncesijama, *Informator*, br. 6367, 2015., str. 1-3.

Jedna od odredbi ZOK-a, odredba čl. 1. st. 2., regulira odnos ZOK-a i posebnih zakona kojima se uređuju pitanja vezana uz koncesije za određene vrste djelatnosti ili određena područja, propisujući podrednu primjenu posebnih zakona samo u odnosu na ona pitanja koja samim ZOK-om nisu regulirana. Nadalje, ZOK-om je regulirano njegovo polje primjene *ratione materiae*, pri čemu su izrijekom uključene koncesije na pomorskom dobru, koncesije za luke, kao i koncesije u području turizma (čl. 8. st. 1. t. 4., 8., 18. ZOK-a). Unatoč jasnim odredbama ZOK-a, Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture (dalje: Ministarstvo), davatelji koncesija na pomorskom dobru,<sup>5</sup> Državna komisija za kontrolu postupka javne nabave (dalje: DKOM),<sup>6</sup> ali i sudovi,<sup>7</sup> prednost daju, u pravilu, ZPDML-u, kao *lex specialisu*. Takav pristup, međutim, nije ispravan, i to zbog nekoliko razloga. Prvi razlog vezan je uz odredbu ZOK-a koja izrijekom propisuje odnos toga Zakona s posebnim zakonima. Drugi argument u prilog teze da se u prvom redu treba primjenjivati ZOK izvire iz pravnoteorijskih pravila o kriterijima za procjenu odnosa zakona. Prednost (starijeg) specijalnog propisa u odnosu na (kasniji) opći propis, na kojega se pozivaju davatelji koncesija, sudovi i DKOM, temelji se na metajuridičkom pravilu pravičnosti prema kojemu je specijalno pravilo 'pravičnije' nego generalno.<sup>8</sup> Međutim, budući da je ZOK-om materija koncesioniranja regulirana vrlo detaljno i transparentno, uzimajući u obzir temeljna načela europskog prava, dok su odredbe o koncesijama na pomorskom dobru uređene ZPDML-om s tek 20-ak članaka, čini se da prednost ipak treba dati ZOK-u.

5 Davatelji koncesija u postupcima davanja koncesije u pravilu se pozivaju na oba zakona, i ZPDML i ZOK, iako nije uvijek jasno koje se točno odredbe kojega zakona primjenjuju. Prevaguje, čini se, ima ZPDML. Štoviše, jedina odluka o koncesiji na pomorskom dobru za izgradnju i gospodarsko korištenje luke nautičkog turizma koju je donijela Vlada Republike Hrvatske nakon stupanja na snagu sada važećeg ZOK-a uopće se ne poziva na ZOK. Vidjeti Odluku o koncesiji na pomorskom dobru u svrhu izgradnje i gospodarskog korištenja luke posebne namjene – luke nautičkog turizma Sućuraj, Narodne novine br. 96/2018.

6 Svoju nenadležnost u sporovima vezanim uz koncesije na pomorskom dobru DKOM je isticao još u vrijeme važenja Zakona o koncesijama iz 2008. godine (vidjeti dopis Klasa: 053-01/11-01/11, Ur.broj: 354-01/11-4, od 14. ožujka 2011. godine) i niz zaključaka koji su uslijedili nakon toga u kojima se žalbe odbacuju zbog nenadležnosti. Ovaj je stav zadržan za vrijeme važenja ZOK-a iz 2012. pa sve do danas. Budući da je odredba čl. 5. st. 1. t. 4. i st. 4. ZOK/2012 na koju se poziva DKOM u obrazloženju zaključka o odbacivanju žalbi identična odredbama čl. 8. st. 1. t. 4. i st. 3. ZOK/2017 može se očekivati da se praksa DKOM-a neće mijenjati, odnosno da će i dalje primjenjivati odredbe ZPDML-a kao *lex specialisa*. U posljednje vrijeme uopće nema odluka, odnosno zaključaka DKOM-a koji bi se odnosili na koncesije na pomorskom dobru. Razlog tome je, može se pretpostaviti, dosadašnja praksa o nenadležnosti i upute o pravnom lijeku u odlukama koje ne upućuju na DKOM (vidjeti *infra* t. 6.5.).

7 Upravni sud u Rijeci prilikom odlučivanja o odnosu ZPDML-a i ZOK/2012 u postupku davanja koncesije na pomorskom dobru u presudi i rješenju br. 5 Usl-1972/14-4 od 13. studenog 2015. prednost je dao ZPDML-u kao *lex specialisu*.

8 Perić, B., *Država i pravni sustav*, Informator, Zagreb, 1994., str. 193.

Odnos odredbi ZOK-a i ZPDML-a ne može se promatrati isključivo na nacionalnoj razini. Naime, svi postupci dodjele koncesija moraju biti u skladu s temeljnim načelima europskog prava,<sup>9</sup> a postupci dodjele koncesija koje prelaze vrijednosni prag od 5.225.000 eura i u skladu s Direktivom 2014/23/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 26. veljače 2014. o dodjeli ugovora o koncesiji.<sup>10</sup> Tom su Direktivom propisane mjere za osiguranje minimalne razine koordinacije nacionalnih postupaka za dodjelu ugovora o koncesiji na temelju načela UFEU-a kako bi se zajamčilo otvaranje koncesija za natječaje i odgovarajuća pravna sigurnost (uvodna izjava 8. Preambule Direktive). Direktiva je u hrvatsko pravo implementirana ZOK-om, što utječe i na odnos pojedinih normi ZOK-a i ZPDML-a. Naime, učinak direktiva na nacionalno pravo jasno je izražen u cijelom nizu presuda Suda Europske unije,<sup>11</sup> u kojima je naglašena obveza nacionalnog suda da interpretira nacionalno pravo u skladu s direktivom, bez obzira na to je li određeno pravilo doneseno prije ili nakon direktive te bez obzira na to je li doneseno specifično za provedbu direktive ili nije,<sup>12,13</sup> odnosno da je pravila nacionalnog prava dužan interpretirati što je moguće više u svjetlu teksta i svrhe direktive kako bi se postigao rezultat u skladu s ciljem kojemu direktiva teži.<sup>14</sup> Obveza tumačenja

9 Zakon o koncesijama i Direktiva počivaju na načelima kojih se dužan pridržavati svaki davatelj koncesije prilikom provođenja postupka davanja koncesije. Ta obveza postoji i neovisno o ZOK-u i Direktivi, odnosno proizlazi iz Ugovora o funkcioniranju Europske Unije (SL C 202/47, (pročišćeni tekst), 7. 6. 2016., u nastavku: UFEU). ZOK-om je propisano da je davatelj koncesije obavezan, u odnosu na sve gospodarske subjekte, poštovati načelo slobode kretanja robe, načelo slobode poslovnog nastana, načelo slobode pružanja usluga, načelo učinkovitosti i ostala temeljna načela iz Ustava Republike Hrvatske te Ugovora o funkcioniranju Europske unije kao što su načelo tržišnog natjecanja, načelo jednakog tretmana, načelo zabrane diskriminacije, načelo uzajamnog priznavanja, načelo razmjernosti i načelo transparentnosti (čl. 6. st. 1. ZOK-a).

10 SL L 94, 28.3.2014. i Ispravak Direktive 2014/23/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 26. veljače 2014. o dodjeli ugovora o koncesiji, SL L 114, 5. 5. 2015. (u nastavku: Direktiva 2014/23/EU ili Direktiva ili Direktiva o koncesijama).

11 O učincima direktiva na nacionalno pravo općenito vidjeti: Čapeta, T.; Rodin, S., *Osnove prava EU*, III. izmijenjeno i dopunjeno izdanje, Narodne novine, Zagreb, 2018. Pravna osnova za dužnost sukladnog tumačenja proizlazi iz prakse Europskog suda koja osnovu za takvo tumačenje nalazi u samoj definiciji direktive (čl. 288. st. 3. Ugovora o funkcioniranju Europske unije) i načela lojalnosti i iskrene suradnje (čl. 4. st. 3. Ugovora o Europskoj uniji).

12 Vidjeti presude Suda Europske unije: C-106/89, *Marleasing SA v La Comercial Internacional de Alimentación SA*, ECLI:EU:C:1990:395, *Predmet C-397/01 Bernhard Pfeiffer, Wilhelm Roith (C-398/01), Albert Süß (C-399/01), Michael Winter (C-400/01), Klaus Nestvogel (C-401/01), Roswitha Zeller (C-402/01) and Matthias Döbele (C-403/01) v Deutsches Rotes Kreuz, Kreisverband Waldshut eV*, ECLI:EU:C:2004:584.

13 Ta obveza je to jača ako je postojeće nacionalno pravo već u skladu s direktivom. C-333/92, *Teodoro Wagner Miret v Fondo de Garantía Salarial*, ECLI:EU:C:1993:945.

14 *Predmet C-397/01 Bernhard Pfeiffer, Wilhelm Roith (C-398/01), Albert Süß (C-399/01), Michael Winter (C-400/01), Klaus Nestvogel (C-401/01), Roswitha Zeller (C-402/01) and Matthias Döbele (C-403/01) v Deutsches Rotes Kreuz, Kreisverband Waldshut eV*, ECLI:EU:C:2004:584.



prava sukladno pravu EU-a proizlazi iz čl. 143. Ustava Republike Hrvatske.<sup>15</sup> Tumačenjem propisa kojim se ne bi uzimalo u obzir europsko pravo činila bi se povreda prava EU-a, ali i međunarodnih ugovora (UFEU i Ugovor o Europskoj uniji). Dakle, implementacijom Direktive 2014/23/EU u hrvatsko pravo nastala je za sve one koji primjenjuju pravila vezana za koncesije u RH obveza da ne samo ZOK, nego cjelokupno hrvatsko pravo (time i ZPDML i na temelju njega donesene podzakonske propise) tumače na način da se ostvari cilj i svrha Direktive (tzv. tumačenje sukladno pravu Unije).

Cilj i svrha Direktive 2014/23/EU jasno su izraženi u preambuli Direktive. Direktivom su propisane minimalne mjere za postupke dodjele koncesija koje bi države članice trebale poduzeti radi osiguravanja transparentnosti postupka dodjele i jednakog postupanja prema svim natjecateljima i ponuditeljima. Direktivom bi se trebao osigurati s jedne strane učinkovit i nediskriminirajući pristup tržištu svim gospodarskim subjektima Unije, a s druge strane najučinkovitije korištenje javnih sredstava.<sup>16</sup> Direktivom je također predviđeno da postojanje jasnog prekograničnog interesa postoji u slučaju dodjele koncesije čija je vrijednost jednaka ili veća od 5.225.000 eura.<sup>17</sup> Koncesije manje vrijednosti ne ulaze u polje primjene Direktive.

Osim navedenih izvora, na postupak davanja koncesije odgovarajuće se primjenjuju odredbe propisa kojim se uređuje javna nabava – Zakon o javnoj nabavi,<sup>18</sup> osim odredbi o pregovaračkom postupku bez prethodne objave poziva na nadmetanje i partnerstva za inovacije te odredbi kojima se uređuje elektronička javna nabava (čl. 40. st. 3. ZOK-a). Takvo je rješenje u skladu s Direktivom 2014/23/EU, kojom je u čl. 37. st. 3. propisano da javni naručitelj ili naručitelj može ograničiti broj natjecatelja ili ponuditelja na odgovarajuću razinu, pod uvjetom da se to učini na transparentan način i na osnovi objektivnih kriterija. Broj pozvanih natjecatelja ili ponuditelja mora biti dovoljan da osigura istinsko nadmetanje. Direktivom je izriječno predviđeno i to da javni naručitelj ili naručitelj može s natjecateljima i ponuditeljima voditi pregovore, ali ne smiju se mijenjati predmet koncesije, kriteriji i minimalni zahtjevi (čl. 37. st. 6. Direktive). U vezi s mogućnošću istraživanja tržišta prema ZJN-u, ono ne bi bilo protivno Direktivi, koja u čl. 30. st. 1. propisuje da javni naručitelj ili naručitelj imaju slobodu u

15 Narodne novine br. 56/1990, 135/1997, 113/2000, 28/2001, 76/2010, 5/2014 (u nastavku: Ustav).

16 Vidjeti uvodne izjave 1. i 3. Preambule Direktive.

17 Čl. 1. Delegirane uredbe Komisije (EU) 2015/2172 od 24. studenog 2015. o izmjeni Direktive 2014/23/EU Europskog parlamenta i Vijeća u vezi s pragovima primjene za postupke dodjele ugovora, SL L 307/9, 25. 11. 2015.

18 Narodne novine br. 120/2016 (u nastavku: ZJN).

organiziranju postupka koji prethodi izboru koncesionara, podložno sukladnosti s ovom Direktivom.<sup>19</sup>

U nastavku teksta analizirat će se s jedne strane odredbe ZOK-a i Direktive te s druge strane odredbe ZPDML-a i Uredbe s ciljem jasnog utvrđivanja odredbi koje se u postupku dodjele koncesija za luke nautičkog turizma moraju primijeniti, odnosno utvrđivanja onih odredbi koje nisu u skladu s odredbama europskog prava.

### 3. VRSTE KONCESIJE ZA LUKE NAUTIČKOG TURIZMA

Jedan od prvih problema koji se u praksi pojavio jest pitanje na koji način kombinirati i dopunjavati odredbe ZOK-a s odredbama ZPDML-a kada razlike postoje već u vrstama koncesija koje se daju prema tim zakonima. Naime, izraz "koncesija za gospodarsko korištenje pomorskog dobra" koristi se u ZOK-u i ZPDML-u u različitim značenjima. Prema ZPDML-u on ima šire značenje i obuhvaća pravo na korištenje pomorskog dobra za obavljanje gospodarskih djelatnosti koje može, ali ne mora obuhvaćati i dodatna prava – pravo na korištenje izgrađenih objekata pružanjem usluga te pravo na gradnju novih građevina i drugih objekata, sve s ciljem ostvarivanja financijskih interesa, odnosno stjecanja dobiti korištenjem pomorskog dobra (v. čl. 6. st. 5. ZPDML-a). Riječ je uvijek o jednoj koncesiji, koncesiji za gospodarsko korištenje pomorskog dobra.

Za razliku od ZPDML-a, prema ZOK-u "koncesija za gospodarsko korištenje općeg ili drugog dobra za koje je zakonom propisano da je od interesa za Republiku Hrvatsku" (dakle, i za gospodarsko korištenje pomorskog dobra) samo je jedna od triju vrsta koncesija predviđenih u odredbi čl. 3. ZOK-a. Od koncesija za gospodarsko korištenje općeg ili drugog dobra ZOK razlikuje koncesije za radove i koncesije za usluge.<sup>20</sup> Iz definicije ugovora o koncesiji za gospodarsko korištenje općeg ili drugog dobra nesporno proizlazi da predmet te koncesije nije ni izvođenje radova ni pružanje i upravljanje uslugama, već isključivo gospodarsko korištenje općeg ili drugog dobra za koje je zakonom određeno da je dobro od interesa za Republiku Hrvatsku, dakle, korištenje samog resursa. Primjena odredbi ZOK-a šira je od polja primjene Direktive o koncesijama, upravo u odnosu na koncesije koje se dodjeljuju isključivo za korištenje resursa. Međutim, koncesije

---

19 Iako ZOK ne otvara takvu mogućnost, takvo se postupanje ne bi moglo ocijeniti kao štetno, već, dapače, kao postupanje dobrog gospodarstvenika, pa je ne samo moguće nego i poželjno.

20 Ugovor o koncesiji za gospodarsko korištenje općeg ili drugog dobra definiran je kao "upravni ugovor, u pisanom obliku, čiji je predmet gospodarsko korištenje općeg ili drugog dobra za koje je zakonom određeno da je dobro od interesa za Republiku Hrvatsku, a koje ne predstavlja izvođenje radova iz stavka 4., odnosno pružanje i upravljanje uslugama iz stavka 5. ovoga članka."

za radove i usluge, koje ulaze u polje primjene Direktive, a dodjeljuju se na pomorskom dobru, neće samo zbog toga biti isključene iz polja primjene Direktive.

Iako nikako nije dobro da se isti nazivi koriste za sadržajno različite vrste koncesija u dvama zakonima, i treba ih *de lege ferenda* uskladiti, problem zapravo nije nerješiv. Ono što se po ZPDML-u naziva koncesija za gospodarsko korištenje pomorskog dobra, a obuhvaća i gradnju ili korištenje postojećih objekata radi pružanja usluga, prema nomenklaturi ZOK-a naziva se mješovitim ugovorom. Riječ je, i prema ZOK-u, o jednoj koncesiji koja obuhvaća više vrsta i/ili više predmeta koncesije (čl. 27. ZOK-a). Pojam mješovitih ugovora, čiji su predmet radovi i usluge, preuzet je u ZOK iz Direktive o koncesijama. ZOK-om je uz ova dva predmeta dodana i koncesija za gospodarsko korištenje općeg ili drugog dobra, koja prema Direktivi nije predviđena.

Koncesije za luke nautičkog turizma, neovisno o tome daje li se koncesija za izgradnju nove luke ili se u koncesiju daje već ranije izgrađena luka nautičkog turizma (u pravilu i radi rekonstrukcije), bit će, prema ZOK-u, uvijek mješovite koncesije, koje će uvijek obuhvaćati koncesiju za gospodarsko korištenje općeg dobra i koncesiju za usluge, a najčešće, i koncesiju za radove. U praksi se, međutim, te razlike ne prepoznaju, pa se pozivanjem na ZOK koncesija za izgradnju ili rekonstrukciju luke nautičkog turizma i njezino gospodarsko korištenje opisuje kao koncesija za gospodarsko korištenje pomorskog dobra.<sup>21</sup>

Nerazlikovanje vrsta koncesija i mogućnosti njihove kombinacije po ZOK-u može imati za posljedicu povredu europskog prava. Naime, ispravno određivanje koncesija po vrstama važno je zbog određivanja postupka po kojem će se provoditi davanje koncesije, a koji su uređeni ZOK-om. Primjerice, ako je riječ o koncesiji za usluge te o koncesiji za gospodarsko korištenje općeg ili drugog dobra, čija je procijenjena vrijednost manja od vrijednosnog praga, primjenjivat će se postupak iz Prvog dijela Glave III. ZOK-a (čl. 40. ZOK-a). Riječ je o koncesijama koje nisu obuhvaćene poljem primjene Direktive 2014/23/EU. Ako je pak riječ o gospodarskom korištenju općeg dobra i radovima ili gospodarskom korištenju općeg dobra i uslugama i radovima, primjenjivat će se odredbe Prvog dijela Glave IV. ZOK-a (čl. 40. – 53.), odnosno postupak za koncesije veće od vrijednosnog praga (čl. 27. st. 5. i 6. ZOK-a), koji je složeniji i usklađen s Direktivom 2014/23/EU. Složeni postupak provodi se uvijek kada se daje koncesija (i) za radove,

---

21 Vidjeti, primjerice, Studiju opravdanosti davanja koncesije za gospodarsko korištenje pomorskog dobra luke posebne namjene, Marina Admiral, Grad Opatija, izvodač Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet u Rijeci, str. 16, Prilog uz Prijedlog odluke o namjeri davanja koncesije za rekonstrukciju i gospodarsko korištenje luke posebne namjene, luke nautičkog turizma, Marine Admiral, Grad Opatija, [https://www2.pgz.hr/pozivi\\_skupstina/17-21/009/TOCKA14.pdf](https://www2.pgz.hr/pozivi_skupstina/17-21/009/TOCKA14.pdf).

neovisno o procijenjenoj vrijednosti koncesije. Hrvatski je zakonodavac ovdje proširio primjenu složenog postupka na sve koncesije za radove, iako su u polju primjene Direktive samo one koncesije iznad vrijednosnog praga. Međutim, time nije povrijeđeno europsko pravo jer Direktiva daje samo minimalne standarde koje države moraju implementirati.

Dakle, čim se daje koncesija za izgradnju ili rekonstrukciju luke nautičkog turizma, bit će potrebno provesti složeni postupak dodjele koncesije koji je usklađen sa zahtjevima europskog prava. Pritom je potrebna odgovarajuća primjena odredbi ZPDML-a i Uredbe, ali samo ondje gdje je to moguće, odnosno ondje gdje one nisu suprotne cilju i svrsi Direktive,<sup>22</sup> odnosno u dijelu u kojem doista predstavljaju *lex specialis*. Pitanje je, međutim, kako treba postupati u slučajevima kada je vrijednost koncesije manja od navedenog praga, pa odredba ZPDML-a ne predstavlja povredu europskog prava nego je samo riječ o sukobu dvaju nacionalnih propisa. Čini se da zbog odredbe čl. 1. st. 2. ZOK-a, ujednačene primjene zakona, ali i zbog činjenice što postupak dodjele koncesije doista uređuje detaljno, prednost treba dati ZOK-u.

Jednostavniji postupak primjenjivat će se samo u slučaju koncesija za gospodarsko korištenje općeg dobra i usluge vrijednosti ispod vrijednosnog praga. To će, eventualno, biti koncesije za već izgrađena sidrišta, odlagališta plovnih objekata i suhe marine.<sup>23</sup> Koncesija za već izgrađenu marinu u pravilu će obuhvaćati i radove rekonstrukcije.

U vezi s pitanjem odnosa ZOK-a i ZPDML-a, kao i s pitanjem primjenjivosti Direktive o koncesijama na luke, valja se osvrnuti na uvodnu izjavu 15. Preambule Direktive. Njome je propisano da se "ne bi [se] trebali nazivati koncesijama određeni sporazumi koji za cilj imaju pravo gospodarskog subjekta da iskorištava određena javna dobra ili resurse, u okviru privatnog ili javnog prava, kao što su zemljište ili državna imovina posebno u pomorskom, kopnenom, lučkom sektoru ili sektoru zračnih luka pri čemu država ili javni naručitelj ili naručitelj postavlja samo opće uvjete za njihovo korištenje bez nabave posebnih radova ili usluga. Obično je to slučaj za ugovore o zakupu javnog dobra ili zemljišta koji općenito sadrže uvjete o ulasku u posjed od strane najmoprimca, namjeni koju će imovina imati, obvezama najmodavca i najmoprimca vezane uz održavanje imovine, trajanje zakupa i prepuštanje posjeda najmodavcu, najamnini i

<sup>22</sup> O utjecaju Direktiva 2014/23/EU i 2006/123/EZ na izbor primjenjivog nacionalnog prava u vezi s lukama nautičkog turizma vidjeti: Tuhtan Grgić, I.; Bulum, B., Problem valorizacije..., *op. cit.*, str. 307-311, 312-319.

<sup>23</sup> Vrste luka nautičkog turizma propisane su Pravilnikom o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma, Narodne novine br. 72/2008, 130/2017.

nepredviđenim troškovima koje najmoprimac treba platiti." Iako su u nekim porredbenim pravnim sustavima (Italija) luke stavljene izvan polja primjene zakona kojima se implementira Direktiva o koncesijama, čini se da takav pristup nije ispravan. Odnosno, iz uvodne izjave 15. Preambule Direktive proizlazi da se ne bi trebali nazivati koncesijama oni ugovori koji su u svojoj biti ugovori o zakupu, ali se zbog statusa pomorskog dobra ne zaključuje ugovor o zakupu, nego ugovor o koncesiji. Kada, međutim, koncesija obuhvaća i izvođenje posebnih radova i/ili pružanje posebnih usluga, ona ulazi u polje primjene Direktive. Stoga su i koncesije za izgradnju luke nautičkog turizma, kao i koncesije za pružanje usluga u takvoj luci ako je već izgrađena (ako su iznad vrijednosnog praga utvrđenog Direktivom), koncesije koje ulaze u polje primjene Direktive.

#### **4. NADLEŽNOST ZA VOĐENJE POSTUPKA**

Nadležnost za vođenje postupka dodjele koncesije ZOK-om nije detaljno regulirana, već je propisano samo tko sve može biti davatelj koncesije, ostavljajući utvrđivanje nadležnog davatelja koncesije odredbama posebnog propisa.

Nadležnost za vođenje postupka dodjele koncesije prema ZPDML-u ovisi o tome je li gradnja i korištenje građevina koje se daju u koncesiju od važnosti za Republiku Hrvatsku, u kojem je slučaju nadležna Vlada Republike Hrvatske, ili od važnosti za županiju, u kojem je slučaju nadležna županijska skupština (čl. 20. st. 2. i 3. ZPDML-a). Kriterij za procjenu važnosti koncesije u odnosu na luke nautičkog turizma propisan je Uredbom o razvrstaju luka otvorenih za javni promet i luka posebne namjene.<sup>24</sup> Člankom 11. Uredbe o razvrstaju luka, luke nautičkog turizma koje imaju kapacitet 200 vezova u moru i veći luke su posebne namjene od značaja za Republiku Hrvatsku. Luke nautičkog turizma s kapacitetom manjim od 200 vezova luke su posebne namjene županijskog značaja (čl. 12. Uredbe o razvrstaju luka) pa je dodjela koncesija za takve luke u nadležnosti županijske skupštine.

Razvrstaj luka nautičkog turizma po značaju, isključivo po kriteriju broja vezova u moru, svakako nije odgovarajući i ne odražava nužno značaj luke. Naime, postoji niz okolnosti koje su od utjecaja na značaj luke, kao, primjerice, veličina plovila koja se mogu primiti na vez (posebice luke opremljene za prihvat megajhti), površina luke, broj vezova na suhom, spektar dodatnih usluga koje se pružaju nautičarima i njihovim plovilima, pristupačnost lokacije s kopna, dubina mora, otvorenost na vjetrove i slično.

---

24 Narodne novine br. 110/2004, 82/2007 (u nastavku: Uredba o razvrstaju luka).

Neadekvatnost postojećih pravila o razvrstaju luka nautičkog turizma još je važnija kada se uzme u obzir činjenica da je uz pravila o nadležnosti u ZPDML-u vezano i maksimalno trajanje dodijeljene koncesije. Tako županije mogu dodijeliti koncesije na maksimalno 20 godina, što u slučaju moderne luke (npr. luke za prihvat megajahti), posebice ako je na građevinski zahtjevnom području, sigurno neće biti dostatno za nadoknadu uložених sredstava za izvršene radove i pružene usluge te ostvarenje povrata uloženog kapitala. S druge strane, Vlada Republike Hrvatske može dodijeliti koncesije za gospodarsko korištenje pomorskog dobra do 50 godina samostalno, a uz prethodnu suglasnost Hrvatskog sabora do 99 godina (čl. 20. st. 1. – 4. ZPDML-a). Odredbe o nadležnosti za dodjelu koncesija prema ZPDML-u treba dovesti u vezu s odredbom ZOK-a o trajanju koncesije, kojom je propisano da se koncesija daje na određeni rok, koji je u okviru raspona predviđenog posebnim zakonom – ZPDML-om, ali na način da rok ne ograničava tržišno natjecanje više nego li je to nužno kako bi se osigurala amortizacija vrijednosti ulaganja i razuman povrat uloženog kapitala.

Nadležnost za dodjelu koncesije za luke nautičkog turizma koje su po važećim kriterijima od značaja za županiju, a koje ne mogu u razdoblju od 20 godina ostvariti amortizaciju ulaganja i povrat uloženog kapitala, trebalo bi prenijeti na Vladu RH. Odredba o mogućnosti (ali ne i obvezi) preuzimanja postupka dodjele koncesije postoji u odredbi čl. 20. st. 7. ZPDML-a, kojim je propisano da Vlada Republike Hrvatske iznimno može odlučiti o raspisivanju ponuda i davanju koncesije na pomorskom dobru ako je određeni projekt u interesu RH ili ako to ocijeni opravdanim.

Promjena nadležnosti tijekom postupka (odnosno tijekom pripremnih radnji) ima za posljedicu da je sastav stručnog povjerenstva koje je izradilo dokumentaciju do faze preuzimanja nadležnosti različit od sastava stručnog povjerenstva koje ocjenjuje ponudu, što, smatramo, nije dobro, iz razloga objašnjenih u nastavku teksta, u dijelu o stručnom povjerenstvu za koncesiju (*infra* 5.1.).

## 5. PRIPREMNE RADNJE

Postupku davanja koncesije prema ZOK-u prethodi opsežan postupak pripremnih radnji. Osim radnji propisanih ZOK-om, Zakon upućuje i na razne radnje predviđene posebnim zakonima (u pogledu koncesija za luke nautičkog turizma to će u prvom redu biti ZPDML i Uredba), ali i ZJN (čl. 14. ZOK-a). Iako se ZPDML-om pripremnje radnje izrijeком ne spominju, nesporno je da neke radnje imaju upravo karakter pripremnih radnji. Te se radnje svakako trebaju provesti, kao nadopuna pripremnim radnjama iz ZOK-a.

## 5.1. Imenovanje stručnog povjerenstva za koncesiju

Odredbom čl. 16. st. 1. ZOK-a propisano je da davatelj koncesije imenuje stručno povjerenstvo za koncesiju, koje se sastoji od stručnjaka pravne, tehničke, ekonomske i druge odgovarajuće struke koji mogu, ali ne moraju biti zaposlenici davatelja koncesije. Broj članova mora biti neparan (najmanje 3, a najviše 7), od kojih barem jedan mora imati certifikat iz područja javne nabave (čl. 16. st. 5. ZOK-a). Svrha je stručnog povjerenstva pomoći davatelju koncesije već u tijeku provođenja pripremnih radnji (izradi studije opravdanosti davanja koncesije, pripremi utvrđivanja uvjeta davanja koncesije po posebnom zakonu, izradi dokumentacije za nadmetanje, definiranje uvjeta sposobnosti i kriterija za odabir najpovoljnije ponude), predlaganje vrste i vrijednosti jamstava, obavještanje nadležnog državnog odvjetništva o namjeri davanja koncesije na općem dobru, pregled i ocjena pristiglih ponuda itd. (čl. 16. st. 12. t. 1. – 8. ZOK-a). Direktivom osnivanje povjerenstva nije predviđeno, ali na njega bi se svakako odnosila odredba uvodne izjave 61. Preambule Direktive i čl. 35. Direktive kojima se države članice upućuju na poduzimanje mjera za uklanjanje sukoba interesa i drugih ozbiljnih nepravilnosti tijekom trajanja postupka koncesioniranja, a sve kako bi se spriječilo favoriziranje, korupcija i prijevare, odnosno osiguralo tržišno natjecanje, transparentnost postupka i jednako postupanje prema svim natjecateljima i ponuditeljima.

ZPDML također predviđa imenovanje stručnog tijela, ali ono pomaže davatelju koncesije tek u postupku ocjene pristiglih ponuda. Propisano je samo da stručno tijelo za ocjenu ponuda za koncesiju čine stručni djelatnici iz područja prostornog planiranja, turizma, zaštite okoliša, ekonomije, prava, pomorske prometne struke i druge odgovarajuće struke iz područja koje obuhvaća određena koncesija, a imenuje ih, ovisno o tome u čijoj je nadležnosti dodjela koncesije, županijska skupština odnosno Vlada RH (čl. 23. ZPDML-a).

Zadaci stručnog povjerenstva prema ZOK-u puno su kompleksniji i imaju za cilj pomoći davatelju koncesije ne samo tijekom postupka ocjene pristiglih ponuda nego i prije, tijekom pripremnih radnji, posebice pri izradi studije opravdanosti davanja koncesije koja je osnova za procjenu je li uopće isplativo za davatelja koncesije ići u postupak koncesioniranja (a ako jest, pod kojim je uvjetima i u kojem roku to isplativo za koncesionara) i pripremi dokumentacije za nadmetanje.

Osnivanje stručnog povjerenstva u ranijoj fazi doprinosi boljem planiranju koncesioniranja i njegovoj transparentnosti, a time i učinkovitijem korištenju javnih sredstava, što je jedan od ciljeva Direktive 2014/23/EU. Stručno povjerenstvo koje je izrađivalo studiju opravdanosti davanja koncesije i dokumentaciju

za nadmetanje svakako je upućenije u materiju od povjerenstva (stručnog tijela) koje u tom postupku nije sudjelovalo, što će olakšati postupak pregleda i ocjene pristiglih ponuda i davanje prijedloga davatelju koncesije.

ZOK-om je predviđena mogućnost osnivanja jednog stručnog povjerenstva za sve koncesije za isti ili sličan predmet koncesije (čl. 16. st. 7. ZOK-a). Tako je, primjerice, u Primorsko-goranskoj županiji osnovano Stručno povjerenstvo koje obrađuje sve postupke dodjele koncesija na pomorskom dobru i u čijem je opisu posla postupanje u skladu sa ZOK-om (još onim iz 2012.). Međutim, riječ je o samo jednom povjerenstvu za vrlo širok spektar koncesija. Postojanje toga Povjerenstva ne bi smjelo biti prepreka za osnivanje stručnog povjerenstva za određenu koncesiju (ili slične vrste koncesija).

U postupku dodjele koncesija na pomorskom dobru, pa tako i koncesija za gospodarsko korištenje luka nautičkog turizma, moralo bi sudjelovati stručno povjerenstvo koje će obavljati poslove propisane ZOK-om, a među ostalim sudjelovati u postupku ocjene pristiglih ponuda.

## **5.2. Riješeni imovinskopravni odnosi kao pretpostavka davanja koncesije**

Prije pokretanja postupka davanja koncesije moraju biti riješeni svi imovinskopravni odnosi, odnosno u svezi s predmetom koncesije ne smiju biti u tijeku upravni ili sudski postupci, osim iznimno, ako s obzirom na okolnosti slučaja davatelj koncesije ocijeni da postupci potraživanja trećih osoba koji polažu pravo na predmet koncesije ne mogu ili neće utjecati na ostvarenja prava iz koncesije (čl. 14. st. 4. – 5. ZOK-a). Ako se koncesija daje na općem dobru (dakle, i na pomorskom dobru), ZOK predviđa obvezu stručnog povjerenstva da o namjeri davanja koncesije izvijesti državno odvjetništvo, koje će na temelju svojih evidencija izvijestiti stručno povjerenstvo za koncesiju o tome jesu li u tijeku upravni ili sudski postupci ili ako postoje druge zapreke za pokretanje postupka davanja koncesije (čl. 16. st. 12. t. 5. ZOK-a).

Pripreme radnje se, prema ZOK-u, sastoje i od onih radnji propisanih posebnim propisima. Dakle, stručno povjerenstvo trebalo bi ispitati jesu li ispunjene i dvije pretpostavke koje prema ZPDML-u i Uredbi o postupku dodjele koncesije moraju biti ispunjene kako bi se mogla dodijeliti koncesija na pomorskom dobru. Kao prvo, potrebno je utvrditi je li granica pomorskog dobra utvrđena i provedena u zemljišnim knjigama (čl. 7. st. 4. ZPDML-a). Riječ je o odredbi koju, s jedne strane, valja pozdraviti, ali istodobno treba upozoriti na probleme koje je u praksi već počela izazivati, blokirajući mogućnost provođenja postupaka dodjele koncesije na područjima već izgrađenih luka nautičkog turizma za koje su koncesije



istekle, a pomorsko dobro nije upisano (ili nije u cijelosti upisano) u zemljišnoj knjizi. Ovdje je potrebno istaknuti praksu Visokog trgovačkog suda i Vrhovnog suda RH prema čijem shvaćanju u slučaju dodjele koncesije u luci ili za luku nije potrebno utvrđivati je li nekretnina pomorsko dobro jer je cijelo područje luke po samom zakonu pomorsko dobro, neovisno o tome je li nekretnina upisana kao pomorsko dobro ili nije.<sup>25</sup> Iznimno, u postupku dodjele koncesije na pomorskom dobru za koje je davatelj koncesije Vlada Republike Hrvatske, granicom određeno pomorsko dobro mora se upisati u zemljišne knjige najkasnije do donošenja odluke o koncesiji (čl. 2. st. 3. Uredbe).

Druga pretpostavka koju treba utvrditi je usklađenost planiranog zahvata s prostornim planovima (čl. 2. st. 1. t. 6. ZPDML-a), odnosno dokumentima prostornog uređenja (čl. 2. st. 1. Uredbe). Ako je radi provođenja zahvata u prostoru potrebno proći postupak izrade i donošenja detaljnog plana uređenja, njega inicira davatelj koncesije (čl. 2. st. 4. Uredbe). Za planirani zahvat u prostoru mora se ishoditi i lokacijska dozvola (čl. 2. st. 1. i 4. Uredbe). Postupak izdavanja lokacijske dozvole inicira tijelo nadležno za provođenje postupka koncesije, ali može ovlastiti i podnositelja inicijative da u ime i za račun davatelja ishodi lokacijsku dozvolu. Da bi se ugovor o koncesiji mogao zaključiti, lokacijska dozvola mora biti izvršna (čl. 18.a st. 4. Uredbe).

### 5.3. Izrada studije opravdanosti davanja koncesije

Sljedeća pripremna radnja prema odredbi čl. 14. st. 3. ZOK-a je izrada studije opravdanosti davanja koncesije. Studiju izrađuje davatelj koncesije, uz suradnju sa članovima stručnog povjerenstva (čl. 18. st. 1. i 16. st. 12. t. 1. ZOK-a). Riječ je o vrlo detaljnoj i sveobuhvatnoj studiji, kojom se posebno uzimaju u obzir javni interes, utjecaj na okoliš, zaštita prirode i kulturnih dobara, financijski učinci koncesije na proračun davatelja koncesije te usklađenost s gospodarskim razvojnim planovima i planovima davanja koncesija (čl. 18. ZOK-a). U ovoj bi se fazi postupka svakako trebala provjeriti i usklađenost sa Strategijom razvoja nautičkog turizma Republike Hrvatske za razdoblje 2009. – 2019.

Zakonom o koncesijama propisan je minimalan sadržaj studije opravdanosti davanja koncesije (opći dio i operativni sažetak, tehničke, financijske, ekonomske i pravne analize, a po potrebi i elaborat zaštite okoliša, kulturnih dobara i zdravlja), pri čemu je Zakonom pojašnjeno što sve mora biti obuhvaćeno kojim dijelom studije (čl. 19. ZOK-a). Davatelj koncesije mogao bi u sadržaj studije unijeti i

<sup>25</sup> Visoki trgovački sud Republike Hrvatske, Pž-2865/2017-2, 28. lipnja 2017.; Vrhovni sud Republike Hrvatske, broj Rev-887/04-02, 10. studenog 2004.

dotatne elemente za koje smatra da su važni za procjenu opravdanosti davanja koncesije. Osim toga, dodatni zahtjevi mogu biti predviđeni posebnim zakonom. Trebalo bi također već u ovom stadiju postupka, u tehničkim specifikacijama, odrediti nužnost izgradnje (ili rekonstrukcije) luke tako da njezini kapaciteti i usluge budu dostupni osobama s invaliditetom.

Kod koncesija za usluge i gospodarsko korištenje općeg dobra (ne i kod koncesija za radove!), čija je procijenjena vrijednost manja od 15.000.000,00 kuna, davatelj koncesije može umjesto studije izraditi analizu davanja koncesije, koja je manje zahtjevna i obuhvaća temeljne elemente studije opravdanosti davanja koncesije (čl. 18. st. 3. ZOK-a). S obzirom na to da je ova mogućnost isključena za slučajeve dodjele koncesija (i) za radove, u pravilu se za koncesije za luke nautičkog turizma davatelji koncesije neće moći odlučiti za izradu analize davanja koncesije.

Posebnim zakonom (ZPDML-om, a ni Uredbom) izrada studije opravdanosti davanja koncesije uopće nije regulirana. Obvezu izrade studije opravdanosti davanja koncesije treba razlikovati od studije gospodarske opravdanosti koncesije čija je izrada predviđena ZPDML-om, ali ne kao radnja davatelja koncesije, nego kao dokument koji izrađuje ponuditelj – potencijalni koncesionar kao jedan od elemenata ponude (čl. 17. st. 4. ZPDML-a, o čemu više *infra* t. 5.5.5.).

Izrada studije opravdanosti koncesije nije mjera koja je državama nametnuta Direktivom, ali svakako predstavlja mjeru koja doprinosi ostvarenju njezinih ciljeva. Svrha izrade studije opravdanosti davanja koncesije je osiguranje pametnog, održivog i uključivog rasta, kojim se osigurava najučinkovitije korištenje javnih sredstava, što je jedan od ciljeva Direktive. Stoga studiju svakako treba izraditi uzimajući u obzir sve parametre predviđene ZOK-om, ali i one koje prema ZPDML-u i Uredbi treba u obzir uzeti gospodarski subjekt, zainteresiran za davanje ponude, prilikom sastavljanja studije gospodarske opravdanosti koncesije. Ovo stoga kako bi u postupku ocjene ponuda pristigle ponude (odnosno priložene studije gospodarske opravdanosti) bile usporedive kako međusobno, tako i sa studijom opravdanosti davanja koncesije.

U ovom stadiju pretpostupka treba predvidjeti niz opcija kao što su davanje koncesije na zahtjev (čl. 39. ZOK-a), davanje potkoncesije (čl. 68. – 69. ZOK-a), slijed provedbe postupka davanja koncesije i provedbe ugovora i dr.

Davatelji koncesija počeli su izrađivati studije opravdanosti davanja koncesije, ali njezinu izradu nerijetko povjeravaju vanjskom izvođaču. U tom bi slučaju članovi stručnog povjerenstva trebali biti uključeni u izradu studije, upravo kako bi otpočetak bili upoznati sa svim specifičnostima koncesije koja se dodjeljuje.

#### 5.4. Izračunavanje procijenjene vrijednosti koncesije

U sljedećoj fazi pripremnih radnji, a na temelju podataka iz studije opravdanosti davanja koncesije, izračunava se procijenjena vrijednost koncesije. Riječ je o iznimno važnoj pripreмноj radnji jer će, u nekim slučajevima, upravo o procijenjenoj vrijednosti koncesije ovisiti primjena vrste postupka za dodjelu koncesije. Složeni postupak i kriteriji za procjenu vrijednosti koncesije propisani su odredbom čl. 20. ZOK-a, koja je usklađena s odredbom čl. 8. Direktive o koncesijama. Jedno od važnijih pravila propisano je u čl. 20. st. 2. ZOK-a, prema kojem se procijenjena vrijednost izračunava kao procijenjeni ukupni prihod, bez poreza na dodanu vrijednost, koji će koncesionar, postupajući s pažnjom dobrog gospodarstvenika, ostvariti na temelju ugovora o koncesiji.

ZPDML-om uopće nije regulirano utvrđivanje procijenjene vrijednosti koncesije. Ovdje treba naglasiti da se metoda za izračunavanje procijenjene vrijednosti koncesije prema ZOK-u (i Direktivi o koncesijama) razlikuje od prakse nekih davatelja koncesija, kojima je vrijednost koncesije zapravo iznos ukupne koncesijske naknade koja bi po redovitom tijeku stvari trebala biti uplaćena koncedentu. Jasnو je da se takvim načinom izračuna procijenjene vrijednosti koncesije dobivaju iznosi koncesije niži od praga predviđenog Direktivom o koncesijama, pa ispada da većina koncesija ne ulazi u polje primjene Direktive, odnosno da se postupci koncesioniranja mogu provoditi po jednostavnijoj proceduri (ako se u konkretnom slučaju uopće provode u skladu sa ZOK-om).

Takvo je postupanje protivno europskom pravu i rezultira zatvaranjem tržišta, što je upravo suprotno od cilja koji se Direktivom o koncesijama želio postići – osigurati minimalnu razinu koordinacije nacionalnih postupaka za dodjelu koncesija čija vrijednost prelazi prag određen Direktivom kako bi se zajamčilo otvaranje koncesija za natječaje i odgovarajuća pravna sigurnost,<sup>26</sup> načelo transparentnosti i jednakog postupanja i nediskriminacije (čl. 3. Direktive).

Točno izračunavanje procijenjene vrijednosti koncesije važno je i radi obveze provedbe analize utjecaja davanja koncesije na javni dug za koncesije iz područja javne infrastrukture procijenjene vrijednosti veće od 5.225.000 eura (čl. 16. st. 12. t. 7. ZOK-a). Javnom infrastrukturom obuhvaćeni su, među ostalim, infrastrukturni objekti koji se grade u području morskog prometa i izgradnje morskih luka.

---

<sup>26</sup> Uvodna izjava 8. Preambule Direktive.

## 5.5. Izrada dokumentacije za nadmetanje

Zadnja pripremna radnja regulirana odredbom čl. 21. ZOK-a, kojom se objedinjavaju sve one ranije obavljene pripreme radnje, jest izrada dokumentacije za nadmetanje, koja se objavljuje zajedno s obavijesti o namjeri davanja koncesije. Dokumentaciju priređuje davatelj koncesije uz pomoć stručnog povjerenstva, na hrvatskom jeziku i latiničnom pismu.

U dokumentaciji za nadmetanje moraju biti navedeni svi potrebni podaci koji gospodarskom subjektu omogućuju izradu ponude. Mnogi od tih podataka temelje se na rezultatima studije opravdanosti davanja koncesije – primjerice, rok trajanja koncesije, minimalna koncesijska naknada, kriteriji za ocjenu ponuda i sl. Odredbom čl. 22. st. 2. ZOK-a detaljno je propisano što sve dokumentacija mora sadržavati, od čega je, uz opće podatke o davatelju koncesije, podatke o predmetu koncesije i podatke o ponudi ili zahtjevu za sudjelovanje, posebno važno istaknuti nacrt ugovora o koncesiji te navode mogućih izmjena ugovora o koncesiji. Nacrt ugovora o koncesiji izrađuje stručno povjerenstvo, a davatelj koncesije mora ga odobriti prije objave obavijesti o namjeri davanja koncesije. Dostupnost nacrta ugovora i popis mogućih izmjena ugovora već u ovoj fazi dodjele koncesije svakako povećavaju transparentnost postupka i time pridonose tržišnoj utakmici. Dokumentacija za nadmetanje mora biti izrađena tako da ponude za koncesije budu u što većoj mjeri usporedive (čl. 22. st. 6. ZOK-a), pa se kao dio dokumentacije mogu izraditi predlošci zahtijevanih dokumenata i izjava.

ZPDML nema posebnu odredbu o dokumentaciji za nadmetanje, ali je propisano da davatelj koncesije donosi odluku o javnom prikupljanju ponuda te je propisan sadržaj te odluke (čl. 18. ZPDML-a). Osim temeljnih odrednica koncesije (vrsta i opseg gospodarskog korištenja, početni iznos koncesijske naknade, rok na koji se koncesija daje) odluka mora sadržavati podatke o tome što mora sadržavati studija o gospodarskoj opravdanosti gospodarskog korištenja pomorskog dobra koje se daje u koncesiju, druge potrebne podatke kojima se dokazuje ispunjavanje uvjeta za dobivanje koncesije i izvod iz detaljnog plana uređenja prostora ili lokacijsku dozvolu.

Odredbe ZOK-a i ZPDML-a u ovom se dijelu djelomično preklapaju. Budući da je i dalje riječ o fazi pripremnih radnji, u odnosu na koje ZOK upućuje na podređenu primjenu posebnih propisa, detaljne odredbe ZOK-a o natječajnoj dokumentaciji ipak treba dopuniti odredbama ZPDML-a. To se u prvom redu odnosi na odredbe o studiji o gospodarskoj opravdanosti gospodarskog korištenja pomorskog dobra. Naime, davatelj koncesije, prema ZPDML-u, mora navesti podatke koji moraju biti sadržani u studiji o gospodarskoj opravdanosti gospodarskog korištenja

pomorskog dobra koje se daje u koncesiju, a koju je dužan izraditi podnositelj ponude (čl. 18. st. 2. t. 2. ZPDML-a). U skladu s njom zatim se izrađuje i idejno rješenje prema detaljnom planu (čl. 18. st. 3. ZPDML-a). Studija mora sadržavati podatke o visini ulaganja i načinu amortizacije, a njome ponuditelj dokazuje i da raspolaže odgovarajućim tehničkim, stručnim i organizacijskim sposobnostima za ostvarenje koncesije kao i da ima jamstvo za ostvarenje plana i programa koncesije (čl. 17. st. 3. i 4. ZPDML-a).

ZOK-om je propisano da se svakom gospodarskom subjektu mora omogućiti da pod jednakim uvjetima preuzme dokumentaciju za nadmetanje, putem elektroničkih sredstava neograničeno, potpuno neposredno i besplatno od dana objave obavijesti o namjeri davanja koncesije u Službenom listu Europske unije (čl. 29. st. 1. ZOK-a), odnosno elektroničkom oglasniku javne nabave RH (čl. 21. st. 3. ZOK-a). Ako se koncesija daje za usluge procijenjene vrijednosti preko praga određenog Zakonom i koncesije za radove, na sva ostala pitanja vezana uz dokumentaciju o nadmetanju odgovarajuće se primjenjuju odredbe ZJN-a (čl. 21. st. 4. ZOK-a). I ova je faza postupka nužna za ostvarenje temeljnih načela propisanih Direktivom, načelom transparentnosti i jednakog postupanja.

U nastavku teksta posebna će se pažnja posvetiti pojedinim sastavnim dijelovima dokumentacije za nadmetanje u odnosu na koje mogu postojati dvojbe vezane uz odnos odredbi ZOK-a i ZPDML-a glede načina primjene u postupku dodjele koncesije za luku nautičkog turizma. To su pitanja vezana uz rok trajanja koncesije, kriterije za odabir najpovoljnije ponude, način određivanja naknade za koncesiju, razloge za isključenje gospodarskog subjekta iz postupka dodjele koncesije te odredbe o obliku ponude (i studiji o gospodarskoj opravdanosti gospodarskog korištenja pomorskog dobra).

#### 5.5.1. Rok trajanja koncesije

Dokumentacija za nadmetanje, među ostalim, sadržava i podatak o predviđenom roku trajanja koncesije, ako je to moguće (22. st. 2. t. 2. ZOK-a). Takva je odredba u skladu s Direktivom 2014/23/EU. Ova je mogućnost posebno zanimljiva uzme li se u obzir mogućnost davatelja koncesije da pregovara s ponuditeljima u skladu s odredbama ZJN-a. Koncesija se, prema čl. 17. ZOK-a, daje na određeni rok, koji je u okviru raspona predviđenog posebnim zakonom – ZPDML-om, ali tako da rok ne ograničava tržišno natjecanje više nego li je to nužno kako bi se osigurala amortizacija vrijednosti ulaganja i razuman povrat uloženog kapitala. Odnosno, trajanje koncesije trebalo bi ograničiti na razdoblje u kojem se očekuje da bi, u normalnim uvjetima rada, koncesionar mogao nadoknaditi ulaganja u

izvođenje radova i usluga te ostvariti povrat uloženog kapitala, uzimajući u obzir posebne ciljeve ugovora koje je koncesionar postigao kako bi ispunio uvjete vezano uz, na primjer, kvalitetu ili cijenu za korisnike (uvodna izjava 52. Preambule Direktive 2014/23/EU). Treba, međutim, navesti i to da koncesionar preuzima operativni rizik te se u normalnim uvjetima rada ne jamči nadoknada ulaganja ili troškova nastalih u izvođenju radova ili pružanju usluga koje su predmet koncesije (čl. 5. st. 1. Direktive). Postupanje suprotno navedenome, odnosno određivanje pretjerano dugog roka trajanja koncesije, predstavljalo bi povredu nekih od temeljnih načela EU-a – slobodnog kretanja usluga i slobode poslovnog nastana.

Za razliku od ZOK-a, ZPDML-om je propisano da u odluci o javnom prikupljanju ponuda mora biti naveden rok na koji se daje koncesija (čl. 18. st. 2. t. 4. ZPDML-a). Čini se da nema potrebe ovu odredbu tumačiti kao *lex specialis*, kojim bi se onemogućilo pregovaranje s ponuditeljima i u odnosu na trajanje koncesije.

U vezi s rasponom trajanja koncesija na pomorskom dobru, ZPDML-om je propisano da se koncesije daju na rok od 5 do 99 godina (čl. 20. st. 1. ZPDML-a). Prilikom određivanja roka za koncesiju uzima se u obzir, prema odredbi čl. 20. st. 6. ZPDML-a, namjena, opseg i visina potrebnih ulaganja te ukupni gospodarski učinci koji se postižu koncesijom. Osim navedenih odredbi čl. 20. ZPDML-a sadržava još tri odredbe koje se odnose na rokove trajanja koncesija na pomorskom dobru, ali one zapravo reguliraju nadležnost tijela za dodjelu koncesije. Ako je riječ o gospodarskom korištenju pomorskog dobra s građevinama od važnosti za županiju, koncesiju dodjeljuje županijska skupština na rok od 20 godina, a ako je riječ o koncesiji za gospodarsko korištenje pomorskog dobra od interesa za RH, tada je davatelj koncesije Vlada Republike Hrvatske, a koncesija se može dodijeliti na najviše 50 godina. Koncesija koja zahtijeva velika ulaganja te se ukupni gospodarski učinci ne mogu ostvariti u roku od 50 godina može se dodijeliti na 99 godina, dodjeljuje ju Vlada Republike Hrvatske, ali uz suglasnost Hrvatskog sabora.

### 5.5.2. Kriteriji za odabir najpovoljnije ponude

Kriteriji za odabir najpovoljnije ponude, kao i značenje pojedinog kriterija moraju, prema ZOK-u, biti precizirani u dokumentaciji za nadmetanje kako bi se osigurala transparentnost i jednako postupanje. Kriteriji moraju biti nediskriminirajući i povezani s predmetom koncesije. Davatelj koncesije ima slobodu prilikom određivanja kriterija za ekonomski najpovoljniju ponudu, koji su ZOK-om samo primjerice navedeni u čl. 48. ZOK-a (kvaliteta, što uključuje tehničko dostižne, estetske, inovacijske, funkcionalne i ekološke osobine, operativni troškovi

i troškovi upravljanja, ekonomičnost, servisiranje i tehnička pomoć nakon isporuke, datum isporuke i rokovi isporuke ili rokovi završetka radova, cijena usluge za krajnje korisnike, visina naknade za koncesiju). Štoviše, kada davatelj koncesije zaprimi ponudu koja predlaže inovativno rješenje uz iznimnu razinu funkcionalne učinkovitosti koji pažljivi davatelj koncesije nije mogao predvidjeti, davatelj koncesije može izmijeniti redoslijed kriterija kako bi uzeo u obzir to inovativno rješenje, ali u tom slučaju mora poništiti postupak koncesioniranja i provesti novi (čl. 48. st. 7. i 8. ZOK-a). Kriteriji moraju biti objektivni i smiju se odnositi isključivo na profesionalne i tehničke mogućnosti i financijsku i gospodarsku sposobnost gospodarskog subjekta i trebaju biti vezani uz predmet ugovora (uvodna izjava 63. Preambule Direktive 2014/23/EU).

ZOK propisuje da se prilikom određivanja kriterija u obzir uzimaju i elementi određeni posebnim zakonom. ZPDML ne sadržava kriterije za ocjenu najpovoljnije ponude, ni obvezu da kriteriji koji će se uzimati u obzir prilikom izbora najpovoljnije ponude čine dio odluke o javnom prikupljanju ponuda, pa onda ni obvezu da budu objavljeni. Kriteriji za odabir najpovoljnije ponude kao obvezan sadržaj odluke o javnom prikupljanju ponuda propisani su Uredbom o postupku davanja koncesije (čl. 14. st. 2. Uredbe). Navedena su samo tri kriterija (ponudeni iznos stalnog dijela koncesijske naknade – 30%, ponudeni iznos promjenjivog dijela koncesijske naknade – 30%, ponudeni iznos ukupnog investicijskog ulaganja prema studiji gospodarske opravdanosti – 40%). Uredba taksativno navodi kriterije, kao i važnost svakog od navedenih kriterija ne ostavljajući prostora davatelju koncesije da kriterije prilagodi konkretnoj koncesiji.<sup>27</sup> Članak 21. Uredbe se u odnosu na kriterije za izbor najpovoljnije ponude mijenjao i to upravo u smjeru sužavanja broja kriterija koji se uzimaju pri ocjeni ponude. Tako više nije bitno koliki je prihod od redovite djelatnosti ostvario ponuditelj u prethodnoj godini, kolika mu je ostvarena dobit odnosno dohodak prije oporezivanja, ni broj planiranih otvorenih radnih mjesta, ni iskustvo ponuditelja u obavljanju djelatnosti za koju traži koncesiju, pa čak ni iznos investicija u zaštitu okoliša.

U konkretnom slučaju postoji sukob ZOK-a, kao detaljnog *lex generalisa*, i podzakonskog specijalnog propisa. Taksativnim propisivanjem kriterija, koji su po svojoj prirodi isključivo financijskog karaktera, nije izravno povrijeđena Direktiva. Ipak, jedan od ciljeva Direktive je ostvarivanje najučinkovitijeg korištenja javnih sredstava (uvodna izjava 3. Preambule Direktive 2014/23/EU). Budući da

<sup>27</sup> Za razliku od kriterija za izbor najpovoljnije ponude u lukama otvorenim za javni promet, pri čemu Uredba u čl. 35. st. 3. propisuje da upravno vijeće davatelja koncesije iznimno može odlučiti i o drukčijim ili dodatnim kriterijima i o načinu ocjenjivanja istih prilikom donošenja odluke o javnom prikupljanju ponuda.

je namjera europskog zakonodavca, kao i hrvatskog zakonodavca prilikom donošenja ZOK-a, bila omogućiti davatelju koncesije da odabere one kriterije (i njihov međusobni odnos) pomoću kojih će najbolje moći procijeniti najbolju ponudu, a koji ne moraju nužno biti isti kod svake koncesije za luku nautičkog turizma, čini se da bi se i kriteriji iz Uredbe trebali tumačiti u svjetlu cilja i svrhe Direktive 2014/23/EU. U praksi, međutim, davatelji koncesije koriste isključivo kriterije iz Uredbe o postupku davanja koncesije i to prema formuli propisanoj Uredbom.

Uredba o postupku davanja koncesije sadržava i dva dodatna kriterija. Jedan se odnosi na koncesije koje su dio cjelovitog razvojnog projekta od posebnog interesa za Republiku Hrvatsku, koji osim pomorskog dobra obuhvaća i nekretnine u vlasništvu Republike Hrvatske koje graniče s pomorskim dobrom (čl. 21.a Uredbe). Tada Vlada primjenjuje i dodatni kriterij – visinu naknade koja se nudi za prava koja se stječu na nekretninama u vlasništvu Republike Hrvatske.

Drugi se slučaj odnosi samo na koncesije na otocima i područjima koja se po Zakonu o otocima smatraju otocima. U slučaju istih ponuda prednost se daje podnositelju ponude čije je sjedište odnosno prebivalište na otoku (čl. 22. Uredbe). Jasna je namjera zakonodavca, ali pitanje je, međutim, je li ova odredba zapravo diskriminatorna.

Konačno, treba spomenuti jednu, krajnje čudnu, odredbu ZOK-a koja, iako se ne nalazi u članku kojim su regulirani kriteriji za izbor najpovoljnije ponude, zapravo predstavlja jedan kriterij. U čl. 49. st. 4. ZOK-a propisano je: "Ako su dvije ili više urednih ponuda jednako rangirane prema kriteriju za odabir najpovoljnije ponude, davatelj koncesije odabrat će ponudu koja je zaprimljena ranije." Kako bi uopće izbjegli mogućnost primjene ovog kriterija, davatelji koncesije mogu u dokumentaciji za nadmetanje navesti da će se, u slučaju jednakog rangiranja dviju ponuda, konačna odluka donijeti nakon pregovora s tim ponuditeljima, pod uvjetom da se u tom postupku ne mijenja predmet koncesije, kriteriji i minimalni zahtjevi. Takvo vođenje pregovora u skladu je sa ZOK-om, ZJN-om i čl. 37. st. 6. Direktive o koncesijama.

### 5.5.3. Način određivanja naknade za koncesiju

Zakonom o koncesijama nije propisan minimalan iznos koncesijske naknade, već je davatelju koncesije prepušteno da, na temelju načela utvrđenih studijom opravdanosti davanja koncesije i posebnim zakonima, odredi visinu naknade. Visina i način plaćanja određuju se ovisno o predmetu koncesije, procijenjenoj vrijednosti koncesije, roku trajanja koncesije, rizicima i troškovima koje koncesionar preuzima i očekivanoj dobiti, opsegu koncesije, opremljenosti i vrijednosti imovine,



odnosno opremljenosti i površini općeg, javnog ili drugog dobra od interesa za Republiku Hrvatsku koja se daje u koncesiju (čl. 57. st. 3. ZOK-a).

Budući da ZOK upućuje na kriterije iz posebnih zakona, i ovdje su važne odredbe ZPDML-a. Odredbom čl. 28. st. 1. ZPDML-a propisano je da se naknada za koncesiju za gospodarsko korištenje pomorskog dobra sastoji od stalnog i promjenjivog dijela, a da se visina određuje polazeći od gospodarske opravdanosti, odnosno profitabilnosti gospodarskog korištenja pomorskog dobra koja se dokazuje studijom gospodarske opravdanosti, procijenjenom stupnju ugroženosti prirode, ljudskog okoliša i zdravlja ljudi te zaštite interesa i sigurnosti Republike Hrvatske. Prema toj odredbi polazište za utvrđivanje visine koncesijske naknade je gospodarska opravdanost, ali ona se, sukladno ZPDML-u, dokazuje studijom gospodarske opravdanosti – dakle, dokumentom koji izrađuje podnositelj ponude. Stavi li se ta odredba u kontekst ZOK-a, tada se minimalna visina koncesijske naknade treba određivati na temelju studije opravdanosti davanja koncesije.

Osim navedene odredbe ZPDML-a kriteriji za određivanje visine koncesijske naknade propisani su Uredbom o postupku davanja koncesije na pomorskom dobru, u čl. 16. U navedenoj su odredbi, za potrebe određivanja visine koncesijske naknade, luke nautičkog turizma podijeljene u dvije skupine – sidrišta i privezišta te marine. Za obje skupine luka nautičkog turizma propisano je da se koncesijska naknada sastoji od fiksnog i promjenjivog dijela. Početni iznosi naknada izračunavaju se prema zauzetim kvadratnim metrima, a ovisе o tome daje li se koncesija za marinu koja je već izgrađena ili za gradnju i korištenje nove marine, kao i o tome je li riječ o marini koja se nalazi na kopnu ili na otoku (I. ili II. skupine). Početni iznos promjenjivog dijela koncesijske naknade iznosi minimalno 4% od prihoda ponuditelja za postojeću, izgrađenu marinu, a 2% prihoda ponuditelja za neizgrađene marine. U odnosu na pristaništa i sidrišta ne radi se razlika u minimalnoj početnoj naknadi u vezi s izgrađenošću infrastrukture.

Uredbom su, dakle, propisani minimalni iznosi koncesijske naknade, koje svaki davatelj koncesije može prilagoditi konkretnoj koncesiji, što i danas čine davatelji koncesija. Odredbom čl. 17. Uredbe propisano je da davatelj koncesije iznimno može, ako gospodarski razlozi to opravdavaju, izmijeniti početne iznose za koncesiju. Tu odredbu treba tumačiti na način da davatelj koncesije može odrediti i nižu minimalnu koncesijsku naknadu, ako je to opravdano gospodarskim razlozima. Takvo snižavanje minimalne koncesijske naknade trebalo bi biti rezultat studije opravdanosti davanja koncesije, na temelju koje se čini vidljivim ne samo financijska isplativost koncesije za davatelja koncesije nego i isplativost koncesije za potencijalnog koncesionara. Ove su odredbe ZOK-a i ZPDML-a kompatibilne.

U odnosu na visinu koncesijske naknade potrebno je istaknuti da je ZOK-om predviđena mogućnost da se ugovorom o koncesiji odredi promjena visine i/ili načina izračuna i plaćanja naknade za koncesiju u određenom razdoblju, za vrijeme trajanja ugovora o koncesiji, u skladu s dokumentacijom za nadmetanje i odlukom o davanju koncesije (čl. 57. st. 5. ZOK-a).

Promjene naknade za koncesiju moguće su na temelju indeksacije povezane s promjenom tečaja kune i eura u odnosu na fluktuaciju tečaja, indeksom potrošačkih cijena, odnosno izmjenom posebnog propisa u dijelu kojim se uređuje visina i način plaćanja naknade za koncesiju. Osim toga, razlog za promjenu visine koncesijske naknade mogu biti i gospodarske okolnosti koje značajno utječu na ravnotežu odnosa naknade za koncesiju i procijenjene vrijednosti koncesije koja je bila temelj sklapanja ugovora o koncesiji (čl. 57. st. 6. ZOK-a).

Uredba o postupku davanja koncesije na pomorskom dobru u čl. 3. propisuje promjenu stalnog dijela koncesijske naknade sukladno promjeni tečaja u slučaju promjene srednjeg tečaja HNB-a za  $\pm 3\%$ . Ta se odredba može primijeniti u vezi s t. 1. iz čl. 57. st. 6. ZOK-a.

Iako se ne odnosi na visinu koncesijske naknade zanimljiva je odredba kojom je propisano da u slučaju kada koncesionar ne plati naknadu za koncesiju u roku određenom ugovorom o koncesiji, svakom sljedećom uplatom, neovisno o tome što je koncesionar označio što se tom uplatom plaća, smatra se da se najprije podmiruje zaostali dug po redosljedu dospijeca, i to tako da se najprije podmiruju troškovi, zatim iznos obračunate zakonske zatezne kamate i napokon iznos dospjele naknade za koncesiju (čl. 58. st. 2. ZOK-a). Odredba o načinu naplate nije predviđena ZPDML-om, a pridonosi urednijem ispunjavanju obveza. Nema zapreke za njezinu primjenu i na obveze koncesionara luke nautičkog turizma.

#### 5.5.4. Razlozi za isključenje gospodarskog subjekta

Razlozi za isključenje gospodarskog subjekta propisani su ZOK-om i ZPDML-om. ZOK razlikuje dvije grupe razloga za isključenja gospodarskog subjekta iz postupka davanja koncesije. Prva grupa su obvezni razlozi i odnose se na gospodarske subjekte pravomoćno osuđene za taksativno nabrojana kaznena djela<sup>28</sup> i na subjekte koji imaju nepodmirene dospjele porezne obveze i/ili doprinose za mirovinsko ili zdravstveno osiguranje (čl. 24. ZOK-a). Osim obveznih razloga

---

<sup>28</sup> U čl. 38. st. 4. Direktive propisano je da je javni naručitelj dužan isključiti gospodarski subjekt iz sudjelovanja u postupku dodjele koncesije ako je gospodarski subjekt bio osuđen pravomoćnom presudom zbog taksativno navedenih razloga, dajući državama slobodu propisivanja provedbenih uvjeta za isključenja (primjerice, rok trajanja isključenja).

za isključenje gospodarskog subjekta, člankom 25. ZOK-a propisani su i ostali razlozi za isključenje, koje davatelj koncesije može, ali ne mora odrediti kao razloge za isključenje već u dokumentaciji za nadmetanje. Jedan od razloga odnosi se na gospodarski subjekt kojemu je zbog značajnih ili postojećih nedostataka tijekom provedbe prethodnog ugovora o koncesiji ili ugovora o javnoj nabavi raskinut prethodno sklopljeni ugovor o koncesiji ili određena obveza naknade štete ili slične sankcije (čl. 25. st. 1. t. 6. ZOK-a). Prema ZOK-u je, međutim, riječ o dopuštenom, ali ne i obveznom razlogu za isključenje gospodarskog subjekta, u odnosu na koji se gospodarskom subjektu mora dopustiti da pruži dokaze o svojoj pouzdanosti. Razdoblje isključenja po toj osnovi može trajati tri godine od dana pravomoćnosti presude, ako presudom nije drukčije određeno (čl. 25. st. 8. ZOK-a). ZOK ne propisuje razdoblje isključenja, ni način njegova računanja u slučajevima kada nije pokrenut postupak pa presude uopće nema. Tu prazninu treba popuniti tako da se i na te razloge isključenja primjenjuje rok od tri godine, ali od nastanka razloga za isključenje. Razlozi isključenja iz ZOK-a propisani su po uzoru na Direktivu 2014/23/EU (čl. 38.).

ZPDML-om su također propisani razlozi za isključenje ponuditelja, i to u slučaju kada gospodarski subjekt ima nepodmirenih obveza iz ranijih koncesija i kada mu je do trenutka podnošenja ponude bila oduzimana koncesija zbog razloga iz čl. 30. ZPDML-a koji propisuje različite slučajeve neurednog ispunjavanja ugovora o koncesiji (čl. 17. st. 3. t. 4. i 5. ZPDML-a). Koncesija se ne može dati ni onom gospodarskom subjektu koji je gospodarski koristio pomorsko dobro bez pravne osnove i/ili uzrokovao štetu na pomorskom dobru ako prethodno "ne plati naknadu štete zbog stjecanja bez osnove, koja ne može biti manja od naknade za koncesiju." (čl. 17. st. 5. ZPDML-a).

Razlozi navedeni ZPDML-om djelomično se preklapaju s razlozima iz odredbe čl. 25. st. 1. t. 6. ZOK-a. Razlika je, međutim, u tome što po ZOK-u ovo isključenje nije obvezno. Pitanje je, dakle, je li ovaj razlog za isključenje ponuditelja u slučaju dodjele koncesije za luku nautičkog turizma obvezan ili nije. Iako ZOK-om nije izričito propisano da se posebnim zakonom mogu propisivati dodatni razlozi za isključenje, to proizlazi iz odredbe čl. 14. st. 2. ZOK-a u kojoj je propisano da se pripremljene radnje provode u skladu sa ZOK-om i posebnim propisima. Stoga bi se razlozi za isključenje predviđeni ZPDML-om trebali smatrati obveznim razlozima za isključenje.

Sljedeće se pitanje odnosi na trajanje toga razloga za isključenje. ZPDML-om nije propisano trajanje isključenja, iz čega bi proizlazilo da gospodarski subjekt na čijoj je strani postojao neki od navedenih razloga više nikada ne bi mogao dobiti koncesiju na pomorskom dobru. Takvo tumačenje da posebni razlozi za

isključenje iz ZPDML-a trajno onemogućuju gospodarski subjekt bilo bi previše strogo i nerazmjerno svrsi koja se takvom sankcijom treba postići. Osim toga, i uvodnom izjavom 70. Preambule Direktive propisano je da bi u nacionalnom pravu trebalo predvidjeti maksimalno trajanje isključenja. Čini se da bi se i na ove razloge trebao primijeniti rok od tri godine iz čl. 25. ZOK-a (ili maksimalno pet godina, koliko je propisano za razloge obveznog isključenja po ZOK-u).

Osim ZPDML-a, razloge isključenja za određene gospodarske subjekte sadržava i čl. 18. Uredbe o postupku davanja koncesije. Tako neće moći dobiti koncesiju gospodarski subjekt koji je u postupku obustavljanja poslovnih djelatnosti, odnosno nad kojim je pokrenut stečaj, predstečajna nagodba ili likvidacija, zatim subjekt koji ima nepodmirene dospjele obveze na temelju javnih davanja, kao i onaj kojemu je izrečena pravomoćna osuđujuća presuda za jedno ili više kaznenih djela iz područja gospodarskog kriminala (čl. 18. st. 2. t. 1. al. 2., 4. i 7. Uredbe). Ovaj posljednji razlog zapravo je nešto širi od razloga navedenih ZOK-om. Svakako treba primijeniti te razloge za isključenje, ali u odnosu na sve razloge valja primijeniti vremensko ograničenje iz ZOK-a, propisano za obvezna isključenja.

U svakom slučaju razlozi isključenja i njihovo trajanje moraju biti utvrđeni u dokumentaciji za nadmetanje.

#### 5.5.5. Oblik ponude / Studija gospodarske opravdanosti

ZOK ne predviđa oblik u kojem bi ponuditelj trebao izraditi ponudu. ZPDML također ne propisuje oblik u kojem ponuda mora biti dostavljena, ali je to predviđeno Uredbom o postupku davanja koncesije na pomorskom dobru, kojom je propisano da se ponuda dostavlja, osim u pisanoj formi, i u elektroničkom obliku, a u slučaju dvojbe mjerodavna je ponuda dostavljena u pisanoj formi (čl. 18. Uredbe). Uredbom je propisan i minimalni sadržaj ponude, koji mora biti u skladu s objavljenim uvjetima iz javnog prikupljanja ponuda, odnosno u kontekstu ZOK-a, u skladu s dokumentacijom za nadmetanje. Sukladno ZPDML-u i Uredbi ponuda mora sadržavati studiju gospodarske opravdanosti (čl. 17. st. 3. i 4. ZPDML-a), koja se, pak, izrađuje prema sadržaju i u formi iz dokumentacije za javno prikupljanje ponuda. U studiji gospodarske opravdanosti ponuditelj prikazuje visinu planiranih ulaganja i način njihove amortizacije te dokazuje da raspolaže odgovarajućim tehničkim, stručnim i organizacijskim sposobnostima za ostvarenje koncesije, kao i to da ima jamstvo za ostvarenje plana i programa koncesije (čl. 17. st. 3. i 4. ZPDML-a). Ponuditelj je dužan dati izraditi i dostaviti kao dio ponude i idejno rješenje odnosno idejni projekt zahvata u prostoru na pomorskom dobru izrađen od ovlaštenog projektanta sukladno dokumentima prostornog

uređenja, kao i uvjerenje nadležnog tijela za izdavanje lokacijske dozvole da je zahvat prikazan u idejnom projektu planiran dokumentima prostornog uređenja (čl. 18. st. 2. i 3. ZPDML-a i čl. 18. st. 2. t. 3., 6. i 7. Uredbe). Uredbom je navedeno koje još dokumente mora dostaviti ponuditelj.

Davatelj koncesije i stručno povjerenstvo za koncesiju mogli bi, u skladu s odredbama ZOK-a, a na temelju studije opravdanosti davanja koncesije, odrediti i dodatne elemente koje treba sadržavati ova studija gospodarske opravdanosti, s obzirom na specifičnost koncesije koja se dodjeljuje.

Sve kada obveza izrade studije o gospodarskoj opravdanosti korištenja pomorskog dobra i ne bi bila obvezna za valjanost ponude, sigurno je da će svaki gospodarski subjekt zainteresiran za dobivanje koncesije za izgradnju i gospodarsko korištenje luke nautičkog turizma izraditi takvu studiju (možda s drugim imenom). Važno je da davatelj koncesije precizno navede što takva studija (zapravo dokazi o sposobnosti ponuditelja) moraju sadržavati.

## 6. POSTUPAK DAVANJA KONCESIJE

Nakon što su dovršene sve pripremne radnje za davanje koncesije, počinje postupak davanja koncesije. Zakonom o koncesijama regulirane su dvije vrste postupka. Prvi, jednostavniji postupak propisan je Glavom III. Prvog dijela ZOK-a za davanje koncesija za usluge te koncesija za gospodarsko korištenje općeg ili drugog dobra procijenjene vrijednosti manje od vrijednosnog praga (čl. 30. – 39. ZOK-a). Drugi, složeniji postupak, reguliran je Glavom IV. Prvog dijela ZOK-a u odredbama čl. 40. – 53. Taj se postupak provodi za davanje koncesija za usluge i gospodarsko korištenje općeg ili drugog dobra procijenjene vrijednosti jednake ili veće od vrijednosnog praga te koncesije za radove. Dakle, svaka koncesija za radove provodi se po složenom postupku, iako je Direktivom propisano da se ona odnosi samo na koncesije preko vrijednosnog praga.

Budući da su koncesije za luke nautičkog turizma uvijek mješovite koncesije, pitanje je koji od ovih postupaka treba primijeniti na postupak njihove dodjele. Odgovor na to pitanje nalazi se u odredbi čl. 27. ZOK-a o mješovitim ugovorima. Na koncesije koje, uz gospodarsko korištenje općeg dobra, za predmet imaju i radove ili radove i usluge, neovisno o njihovoj procijenjenoj vrijednosti, primjenjuju se odredbe Prvog dijela Glave IV. ZOK-a (čl. 27. st. 5. i 6. ZOK-a). Kada bi se, međutim, dodjeljivala mješovita koncesija za gospodarsko korištenje općeg (pomorskog) dobra i usluge, a bez izvođenja radova, te kada bi vrijednost te koncesije bila ispod vrijednosnog praga iz Direktive, postupak dodjele koncesije provodio bi se po jednostavnijem postupku uređenom u Glavi III. Prvog dijela

ZOK-a. Budući da će koncesije za luke nautičkog turizma u pravilu biti uvijek i koncesije za radove (izgradnju i/ili rekonstrukciju), u nastavku teksta obradit će se upravo postupak davanja koncesije prema Glavi IV. Prvog dijela ZOK-a.

Problematičnim se u provedbi tog, složenijeg postupka može u praksi pokazati dio postupka vezan uz razne objave koje se tijekom postupka moraju izvršiti.

### **6.1. Način objave obavijesti i odluka**

Aдекватna objava obavijesti o postupcima davanja koncesija jedna je od mjera kojima se osigurava tržišno natjecanje. Stoga je Direktivom 2014/23/EU propisano da dodjeli koncesija za radove i usluge koje ulaze u njezino polje primjene mora prethoditi objava u Službenom listu Europske unije (uvodna izjava 50. Preambule Direktive, čl. 33. Direktive).

ZOK-om je propisano da se sve obavijesti i odluke vezane uz postupak dodjele koncesije po Glavi IV. (a to je postupak koji bi se trebao primjenjivati u slučaju dodjele koncesije za izgradnju i gospodarsko korištenje luke nautičkog turizma), moraju objaviti u Službenom listu Europske unije.

Obavijesti o koncesijama koje se dodjeljuju na pomorskom dobru (neovisno o tome što obuhvaćaju i radove i usluge) hrvatski davatelji koncesija ne objavljuju u Službenom listu Europske unije. Takvo postupanje temelje na odredbi čl. 40. st. 1. ZOK-a, kojim je propisano da se u odnosu na koncesije za gospodarsko korištenje pomorskog dobra, a koje su iznad vrijednosnog praga iz Direktive, ne primjenjuju odredbe čl. 42. (Obavijest i ispravak obavijesti o namjeri davanja koncesije), čl. 44. (Objava obavijesti i ispravka obavijesti o namjeri davanja koncesije), čl. 49. (Odluka o davanju koncesije), čl. 50. (Sadržaj odluke o davanju koncesije), čl. 52. (Odluka o poništenju postupka davanja koncesije) i čl. 53. ZOK-a (Oblik i način objavljivanja odluka). Predlagatelj Zakona je izuzimanje ovih odredbi objasnio činjenicom da Direktiva ne poznaje "koncesije za gospodarsko korištenje pomorskog dobra", nego samo koncesije za radove i koncesije za usluge, pa je tehnički nemoguće objave za navedenu vrstu koncesija objaviti u Službenom listu EU-a (budući da se ona vrši na obrascima za koncesije).<sup>29</sup> Stoga se, prema ZOK-u, na ta pitanja primjenjuju odredbe čl. 31., 36., 37. i 38. ZOK-a, odnosno sve se objave vezane uz koncesiju objavljuju u Elektroničkom oglasniku javne nabave Republike Hrvatske (čl. 30. i 44. st. 11. ZOK-a).

---

<sup>29</sup> Izvješće Odbora za financije i državni proračun Hrvatskog sabora, Klasa: 022-03/17-01/07, Urbroj: 6521-5-17 od 13. lipnja 2017.

Treba, međutim, naglasiti da se odredbom čl. 40. st. 1. ZOK-a izuzimaju navedene odredbe u slučaju koncesije za gospodarsko korištenje općeg dobra. Zakonom, s druge strane, nije uređeno na koji se način vrši objava obavijesti u postupku dodjele koncesija za slučaj mješovitih koncesija, odnosno nije izriekom isključena primjena odredbi o objavama u Službenom listu EU-a. Budući da će se u slučaju dodjele koncesije radi izgradnje ili rekonstrukcije i/ili pružanja usluga u luci nautičkog turizma uvijek raditi o mješovitoj koncesiji (odnosno mješovitom ugovoru), koji osim gospodarskog korištenja obuhvaća i radove i pružanje usluga, trebalo bi obavijest objaviti u Službenom listu EU-a. Naime, objava samo u Elektroničkom oglasniku javne nabave RH, a sukladno čl. 30. i 44. st. 11. ZOK-a, bila bi suprotna cilju i svrsi Direktive 2014/23/EU. Direktivom je za slučajeve koncesija čija je procijenjena vrijednost iznad vrijednosnog praga Direktive objava preko Ureda za publikacije EU-a izriekom propisana (čl. 33. Direktive). Objava u Službenom listu EU-a nužna je radi poštivanja temeljnih načela Direktive iz čl. 3., odnosno načela transparentnosti i nediskriminacije i ostvarenja temeljnog cilja Direktive – sprječavanja ograničenja pristupa tržištu svim gospodarskim subjektima Unije (uvodna izjava 1. Preambule Direktive). Štoviše, Direktivom je propisano da se obavijesti ne objavljuju na nacionalnoj razini prije objave Ureda za publikacije Europske unije (čl. 33. st. 4. Direktive). Stoga primjena odredbe čl. 30. na dodjelu koncesije za luku nautičkog turizma nije prihvatljiva.

Ako takva objava ne bi bila moguća zbog navedenih (tehničkih razloga), rješenje bi se možda moglo naći u odredbi čl. 39. ZOK-a, koja predviđa mogućnost dodjele koncesije upravo za gospodarsko korištenje općeg dobra neposredno na zahtjev gospodarskog subjekta, kada je to nužno radi provedbe ugovora o koncesiji za radove i/ili usluge. U tom slučaju najprije bi se dodijelila koncesija za radove i usluge, primjenom postupka iz Glave IV., a zatim bi se, nakon odabira koncesionara za izgradnju i pružanje usluga u luci nautičkog turizma, na zahtjev tog koncesionara dodijelila koncesija za gospodarsko korištenje pomorskog dobra. Pripremne radnje za dodjelu koncesije provodile bi se u skladu sa ZOK-om i ZPDML-om, kako je ranije opisano, a sam bi se postupak davanja koncesije razdijelio. Mogućnost davanja koncesije na zahtjev trebalo bi u tom slučaju predvidjeti u studiji opravdanosti davanja koncesije, u skladu s odredbom čl. 19. st. 3. ZOK-a. Čini se da bi takvo (ili slično) rješenje zapravo bilo nužno ako se obavijest o namjeri davanja koncesije koja bi obuhvaćala i gospodarsko korištenje pomorskog dobra (i ostali dokumenti koji se moraju objaviti) doista ne može objaviti u Službenom listu EU-a zbog tehničkih razloga.

Davatelj koncesije svoju namjeru davanja koncesije obznanjuje putem obavijesti (čl. 42. st. 1. ZOK-a). ZOK u čl. 42. st. 2. propisuje minimum podataka koje

obavijest o namjeri davanja koncesije mora sadržavati. Osim podataka navedenih ZOK-om, u obavijesti bi trebalo navesti i podatke koje treba sadržavati studija o gospodarskoj opravdanosti gospodarskog korištenja pomorskog dobra koje se daje u koncesiju i izvod iz Detaljnog plana uređenja prostora ili lokacijsku dozvolu (čl. 18. st. 2. t. 2. i 8. ZPDML-a).

Obavijest se objavljuje na standardnim obrascima, propisanim Provedbenom uredbom Komisije (EU) 2015/1986, dostavom u Elektronički oglasnik javne nabave RH, koji ih prosljeđuje Uredu za publikacije EU-a. Obavijest se objavljuje u cijelosti na hrvatskom jeziku i latiničnom pismu, a može se objaviti i na jednom ili više službenih jezika institucija EU-a. Sažetak važnih elemenata objavljuje se i na ostalim službenim jezicima institucija EU-a za koje se odluči davatelj koncesije. Ovdje treba spomenuti i to da za davatelja koncesije ova objava ne predstavlja dodatni trošak jer troškove Ureda za publikacije Europske unije snosi Unija (čl. 33. st. 2. Direktive). Nakon objave u Službenom listu obavijest se objavljuje i u Elektroničkom oglasniku javne nabave RH.<sup>30</sup>

Argumenti izneseni u odnosu na potrebu objave obavijesti o namjeri davanja koncesije u Službenom listu Europske unije odnose se i na sve ostale objave koje davatelj koncesije treba izvršiti tijekom postupka (ispravak obavijesti, odluka o davanju koncesije i odluka o poništenju postupka davanja koncesije).

## 6.2. Podnošenje zahtjeva za sudjelovanje i ponuda

Gospodarski subjekti zainteresirani za koncesiju izrađuju ponude u skladu s dokumentacijom za nadmetanje. Uz studiju gospodarske opravdanosti gospodarskog korištenja pomorskog dobra koju su dužni izraditi, moraju dostaviti i sve priloge i izjave kojima dokazuju da su u odnosu na ponuditelja ispunjene sve pretpostavke za dodjelu koncesije, da raspolažu odgovarajućim sposobnostima, da imaju potrebna jamstva za ozbiljnost ponude i da u odnosu na njih ne postoje razlozi za isključenje gospodarskog subjekta iz postupka davanja koncesije.

Gospodarski subjekti dostavljaju zahtjev za sudjelovanje i ponudu u roku navedenom u obavijesti o namjeri davanja koncesije, koji moraju biti u skladu sa složenošću koncesije i vremenom potrebnim za izradu ponude, i nikako ne kraći od 30 dana (čl. 45. st. 1., 3., 4. i 5. ZOK-a). Ako je za izradu ponude potreban obilazak lokacije ili neposredni pregled dokumenata koji potkrepljuju dokumentaciju za nadmetanje, rokovi trebaju biti duži (čl. 45. st. 6. ZOK-a). Zahtjev i ponuda dostavljaju se u pisanom obliku (na hrvatskom jeziku i latiničnom pismu, s cijenom

---

<sup>30</sup> Više o objavi v. čl. 44.



ponude izraženom u kunama) u zatvorenoj omotnici s naznakom naziva predmeta koncesije i naznakom "ne otvaraj" te adresom natjecatelja odnosno ponuditelja (čl. 45. ZOK-a).

Ponuda je obvezujuća za ponuditelja koji ju je dostavio do isteka roka valjanosti ponude, ali u roku za dostavu ponuditelj može svoju ponudu izmijeniti, nadopuniti je ili od nje odustati (čl. 45. st. 7. i 9. ZOK-a). Nakon isteka roka može je samo pojasniti ili dopuniti radi uklanjanja nejasnoća, manjih nedostataka ili pogrešaka, koje nemaju karakter naknadne zamjene ili dostave traženih dokumenata. Takvo postupanje ne smije imati učinak diskriminacije, nejednakog postupanja ili pogodovanja pojedinom gospodarskom subjektu (čl. 45. st. 9. i 47. st. 6. – 9. ZOK-a). Na zahtjev davatelja koncesije ponuditelj može produžiti rok valjanosti svoje ponude (čl. 45. st. 10. ZOK-a).

### 6.3. Otvaranje ponuda

Otvaranje ponuda uređeno je čl. 46. ZOK-a. Direktiva ne sadržava odredbe o otvaranju ponuda. U odnosu na ovaj dio postupka ZOK ne upućuje na podrednu primjenu posebnih propisa, pa odredbe ZPDML-a i Uredbe ne bi trebalo primjenjivati.

ZOK sadržava dvije odredbe koje reguliraju pitanje nadležnosti za otvaranje ponuda koje se sadržajno razlikuju. Člankom 46. st. 1. propisano je da otvaranje ponuda provodi davatelj koncesije, dok je stavkom 4. propisano da ponude otvara stručno povjerenstvo za koncesiju. Budući da članovi stručnog povjerenstva ne moraju biti zaposlenici davatelja koncesije, pitanje je tko je nadležan za otvaranje ponuda. Iz ostalog dijela odredbe čl. 46. proizlazi da je to dužnost stručnog povjerenstva. Otvaranje ponuda počinje na mjestu i u vrijeme naznačeno u obavijesti o namjeri davanja koncesije i dokumentaciji za nadmetanje. Ponude pristigle nakon roka za dostavu neotvorene se vraćaju pošiljatelju.

Iako ZOK ne upućuje na primjenu ZPDML-a, potrebno je izložiti odredbe koje se odnose na otvaranje ponude kako bi se upozorilo na njihovu (ne)usklađenost sa ZOK-om. ZPDML-om je propisano da će otvaranje ponuda biti javno (čl. 18. st. 2. t. 6. ZPDML-a). ZOK-om je, pak, propisano da pravo sudjelovanja na otvaranju ponuda imaju samo ovlaštene predstavnici ponuditelja i stručno povjerenstvo za koncesiju (čl. 46. st. 5. ZOK-a). Iznimno, omogućuje se da otvaranje ponuda bude javno, ali tada to mora biti naznačeno u dokumentaciji za nadmetanje (čl. 46. st. 6. ZOK-a). Budući da ZOK u ovom dijelu ne upućuje na podrednu primjenu posebnih propisa, kompromisno rješenje bilo bi u dokumentaciji za nadmetanje naznačiti da će otvaranje ponuda biti javno. Ako takve naznake nema, otvaranje

ponuda može biti provedeno samo uz nazočnost stručnog povjerenstva za koncesiju i ovlaštenih predstavnika ponuditelja.

Nakon otvaranja ponuda stručno povjerenstvo za koncesiju pregledava i ocjenjuje ponude na temelju uvjeta i kriterija iz dokumentacije za nadmetanje (čl. 47. ZOK-a).

Prema ZOK-u pregled i ocjena ponude su tajni do donošenja odluke o davanju koncesije odnosno poništenju postupka. O pregledu i ocjeni ponuda sastavlja se zapisnik, u koji ponuditelji imaju pravo uvida, a mogu dobiti i presliku bez naknade.

Tijekom postupka pregleda i ocjene ponuda davatelj koncesije po ZOK-u može zaključkom pozvati ponuditelje da pisano pojašne ili dopune urednu ponudu, ali dopune se mogu odnositi samo na nejasnoće, manje nedostatke ili pogreške koje su uklonjive i ne smiju za posljedicu imati diskriminaciju ili nejednak tretman prema ostalim ponuditeljima (čl. 47. st. 5. – 8. ZOK-a).

Kako je već istaknuto, stručno povjerenstvo za koncesiju pregledava i ocjenjuje ponude na temelju uvjeta i kriterija iz dokumentacije za nadmetanja. ZPDML propisuje da stručno povjerenstvo mora utvrditi i odgovara li ponuda svim posebnim propisima i gospodarskom značaju pomorskog dobra, je li usklađena s gospodarskom strategijom, politikom gospodarskog razvitka i strategijom zaštite okoliša i prirode RH i županije te da planirana djelatnost ne umanjuje, ometa ili onemogućuje upotrebu ili korištenje tog odnosno susjednih dijelova pomorskog dobra prema njihovoj namjeni (čl. 23. st. 1. ZPDML-a). To su, zapravo, aspekti koji su, prema ZOK-u, ispitani već studijom opravdanosti davanja koncesije. Nema zapreke za primjenu ove odredbe i za ispitivanje usklađenosti ponude s navedenim kriterijima. Stručno povjerenstvo za koncesiju podnosi davatelju koncesije prijedlog odluke o odabiru najpovoljnijeg ponuditelja bez odgode, zajedno sa svim zapisnicima o radu, o pregledu i o ocjeni ponuda te ostalom pratećom dokumentacijom (čl. 49. st. 2. ZOK-a). Rok za donošenje odluke mora biti primjeren, a ako nije navedeno drukčije u dokumentaciji za nadmetanje, rok iznosi 30 dana (čl. 49. st. 5. ZOK-a).

Usporedbe radi, potrebno je izložiti i postupak otvaranja pristiglih ponuda prema Uredbi o postupku dodjele koncesija. Postupak provodi tijelo nadležno za provođenje postupka dodjele koncesije, odnosno nadležno ministarstvo ili upravno tijelo u županiji. O provedenom otvaranju ponuda sastavlja se zapisnik koji se, zajedno s ponudama, dostavlja nadležnom stručnom tijelu za ocjenu ponuda (čl. 19. st. 1. Uredbe o postupku davanja koncesije na pomorskom dobru). Predsjednik tijela za ocjenu pristiglih ponuda dužan je sazvati stručno tijelo “za

ocjenu koncesija” – odnosno za ocjenu ponuda. Stručno tijelo za ocjenu ponuda donosi nalaz i mišljenje kojim, uz obrazloženje, predlaže davatelju koncesije najpovoljniju ponudu (čl. 20. Uredbe). Rok za donošenje obrazloženog nalaza i mišljenja je osam dana od održanog sastanka. Uzme li se u obzir činjenica da stručno tijelo za ocjenu ponuda do toga trenutka nije bilo upoznato s predmetnom koncesijom, jasno je da je rok od osam dana za donošenje nalaza i mišljenja za složene koncesije prekratak.

Ove su odredbe suprotne odredbama ZOK-a i ne treba ih primjenjivati. Ono što se svakako treba istaknuti kao manjkavost postupka propisanog ZPDML-om i Uredbom je činjenica da stručno povjerenstvo ocjenjuje ponude, a da uopće nije sudjelovalo u cijelom prethodnom postupku. Naime, prema ZOK-u stručno povjerenstvo za koncesiju osniva se već kao pripremna radnja za dodjelu koncesije te ono sudjeluje u postupku već kod izrade studije opravdanosti davanja koncesije, utvrđivanja uvjeta za davanje koncesije, izrade dokumentacije za nadmetanje te definiranja uvjeta sposobnosti i kriterija za odabir najpovoljnije ponude. Na ovaj je način stručno povjerenstvo upoznato sa svim specifičnostima konkretne koncesije te je vjerojatnije da će i nalaz i mišljenje moći biti izrađeni brže i kvalitetnije. Osnivanje stručnog povjerenstva u skladu sa ZOK-om, koje bi obavljalo sve zadatke koji su mu ZOK-om povjereni, iznimno je važno za provođenje transparentnog postupka dodjele koncesije, odnosno pridonosi ostvarenju cilja i svrhe Direktive.

#### 6.4. Odluka o koncesiji

Stručno povjerenstvo za koncesiju, kao što je ranije prikazano, podnosi davatelju koncesije prijedlog odluke o odabiru najpovoljnijeg ponuditelja sa svim zapisnicima (čl. 49. st. 2. ZOK-a), a davatelj koncesije donosi odluku o koncesiji.

Prema ZOK-u je odluka o koncesiji upravni akt (čl. 49. ZOK-a). Za razliku od ZOK-a, ZPDML ne propisuje da je odluka o koncesiji upravni akt, ali je takvim ocijenjen u sudskoj praksi.<sup>31</sup>

Odluka o davanju koncesije, budući da je upravni akt, mora sadržavati obrazloženje razloga za odabir najpovoljnijeg ponuditelja i druge odgovarajuće

31 Visoki upravni sud Republike Hrvatske, Us-10472/2010-10, 26. rujna 2013. Stav je i Ustavnog suda Republike Hrvatske da svaka odluka o dodjeli koncesija, neovisno o području na koje se odnosi, kao i tijelu koje donosi takvu odluku, predstavlja autoritativnu i konkretnu odluku s neposrednim pravnim učinkom, dakle upravni akt. To je shvaćanje bilo izraženo u rješenju broj U-II-722/1995 od 2. travnja 1997. (Narodne novine br. 41/1997), a zatim potvrđeno u većem broju rješenja od kojih se jedno, rješenje U-II/1059/2016 od 23. travnja 2018. godine ([www.iusinfo.hr](http://www.iusinfo.hr)), odnosi upravo na odluku o koncesiji na pomorskom dobru u svrhu izgradnje i gospodarskog korištenja luke nautičkog turizma.

podatke u skladu s dokumentacijom za nadmetanje, podnesenom ponudom te odredbama posebnog zakona (čl. 50. st. 2. ZOK-a), odnosno razloge odbijanja zahtjeva ili ponude i razloge odluke o nedodjeljivanju ugovora za koji je postojala obavijest o koncesiji (čl. 40. st. 1. Direktive).

Rok za donošenje odluke mora biti primjeren, a ako drukčije nije navedeno u dokumentaciji za nadmetanje, odluka se mora donijeti u roku od 30 dana (čl. 49. st. 5. ZOK-a). Uredbom o postupku dodjele koncesije na pomorskom dobru propisano je da je predsjednik stručnog tijela dužan dostaviti nalaz i mišljenje tijelu nadležnom za provođenje postupka u roku od osam dana od dana održavanja sastanka (čl. 23. Uredbe). Takav je rok, posebno ako stručno tijelo ne bi bilo uključeno u postupak pripremnih radnji, neprimjeren kada je riječ o složenim koncesijama s velikim investicijama. Treba svakako voditi računa o složenosti postupka i, ako se želi ostaviti dulji rok za odluku, tada to treba biti navedeno u natječajnoj dokumentaciji.

Minimalan sadržaj odluke o davanju koncesije propisan je odredbom čl. 50. st. 1. ZOK-a. Osim ovih podataka, odluka bi svakako trebala sadržavati i podatke koji se zahtijevaju prema odredbi čl. 24. ZPDML-a (a nisu navedeni u čl. 50. ZOK-a), odnosno opis područja koje se daje na koncesiju, popis objekata podgradnje i nadgradnje koji se nalaze na pomorskom dobru i koji se daju u koncesiju, stupanj isključenosti opće uporabe te obveze vezane uz održavanje i zaštitu pomorskog dobra.

Odluku o davanju koncesije s preslikom zapisnika o pregledu i ocjeni ponuda davatelj koncesije dostavlja svakom ponuditelju bez odgode osobnom dostavom, a samo iznimno može uskratiti određene informacije (čl. 49. st. 3. i 6. ZOK-a). Ova je obveza u skladu s odredbama Direktive 2014/23/EU o pružanju informacija natjecateljima i ponuditeljima (čl. 40. Direktive).

Odluka o davanju koncesije objavljuje se na standardnim obrascima, bez odgode. Dvojbe vezane uz način objave već su izložene (*supra* t. 6.1.).

## 6.5. Pravna zaštita

Pravna zaštita u postupku koncesioniranja bitno je različito uređena ZOK-om s jedne strane i ZPDML-om s druge strane.

Jedan od podataka koji, prema ZOK-u, mora biti naveden u odluci o koncesiji jest i naziv i adresa tijela nadležnog za rješavanje žalbe te detaljni podaci o rokovima za postupke pravne zaštite i, prema potrebi, kontakte službe u kojoj se ti podaci mogu dobiti (čl. 50. st. 1. t. 13. ZOK). ZPDML i Uredba ne sadržavaju takvu odredbu.

ZOK-om je nadležnost za rješavanje o žalbama u vezi s postupcima dodjele koncesije dodijeljena Državnoj komisiji za kontrolu postupka javne nabave (DKOM), a u skladu s odredbama propisa kojima se uređuje javna nabava, osim odredbi o pregovaračkom postupku bez prethodne objave poziva na nadmetanje te partnerstva za inovacije (čl. 96. st. 1. i 3. ZOK-a). Za rješavanje sporova koji nastanu iz ugovora o koncesiji isključivo je nadležan upravni sud prema sjedištu davatelja koncesije (čl. 97. ZOK-a). Prema ZOK-u za rješavanje spora moguće je ugovoriti arbitražu, ako posebnim zakonom nije drukčije predviđeno, ali isključivo domaću, uz primjenu hrvatskog prava kao mjerodavnog (čl. 97. st. 2. – 3. ZOK-a).

ZPDML u čl. 27. propisuje nadležnost Ministarstva za raspravljanje o svim pitanjima i raspravljanje o svim sporovima u vezi s davanjem, izvršavanjem, opozivom ili izmjenom odluka o koncesiji na pomorskom dobru. To je rješenje odavno bilo podvrgnuto kritici kao protivno ustavnom postulatu o jednakosti sviju pred zakonom.<sup>32,33</sup> Protiv rješenja Ministarstva može se pokrenuti upravni spor. Uredbom o postupku dodjele koncesije propisano je u odnosu na pravne lijekove samo da se protiv odluka o koncesiji primjenjuju odredbe Zakona o općem upravnom postupku (čl. 11. Uredbe).

Riječ je o odredbama koje jedna drugu isključuju. Zakon o koncesijama, koji tu ne ostavlja mogućnost primjene posebnog zakona, jasan je te se postupak pravne zaštite treba provoditi u skladu sa ZOK-om. Tijelo nadležno za rješavanje žalbi vezanih za postupak davanja koncesije je DKOM.

Međutim, prema dosadašnjoj praksi DKOM-a, utemeljenoj još na ZOK-u iz 2008. i potvrđenoj tijekom važenja ZOK-a iz 2012., žalbe protiv odluka o dodjeli koncesija na pomorskom dobru bile su odbacivane zbog nenadležnosti. DKOM je pritom uputio na ZPDML kao poseban zakon, a budući da je odredba čl. 5. st. 1. t. 4. i st. 4. ZOK/2012 na koju se poziva DKOM u obrazloženju zaključka o odbacivanju žalbi identična odredbama čl. 8. st. 1. t. 4. i st. 3. ZOK/2017, može se očekivati da se praksa DKOM-a neće mijenjati, odnosno da će i dalje primjenjivati odredbe ZPDML-a kao *lex specialisa*.<sup>34</sup> Imajući na umu takav stav

32 Identičnu je odredbu sadržavao Pomorski zakonik iz 1994. godine. Komentar uz odredbu i prijedlog *de lege ferenda* vidjeti kod: Dika, M., Osvrt na rješavanje sporova u svezi s koncesijama na pomorskom dobru, *Pomorsko dobro i koncesije*, Matulović, M. (ur.), Pravni fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 1995., str. 37-42.

33 Prema shvaćanju Staničića, odredba ZPDML-a ne odnosi se na pitanja pravne zaštite u odnosu na koncesije koje dodjeljuje Vlada Republike Hrvatske, pa bi se na te sporove primjenjivao ZOK. Staničić, F., *Koncesije...*, *op. cit.*, str. 2-3. Iako smatramo da takvo tumačenje nije ispravno, slažemo se s tvrdnjom da se pravna zaštita treba ostvarivati u skladu sa ZOK-om, ali ne samo u slučaju kada je davatelj koncesije Vlada RH nego i u slučaju kada je davatelj koncesije županijska skupština.

34 Primjerice, vidjeti: Zaključak od 1. travnja 2014. Klasa: UP/II-034-02/14-02/6; Urbroj: 354-01/14-3. Za pregled svih odluka vidjeti: <http://www.dkom.hr/>.

DKOM-a, Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture poslalo je upravnim odjelima županija nadležnih za provođenje postupaka davanja koncesija na pomorskom dobru dopis u kojemu obavještava davatelje koncesija da "ovo Ministarstvo prihvaća nadležnost u predmetnoj stvari, te je stoga potrebno da ovom Ministarstvu dostavite žalbe gleda postupka davanja koncesije na pomorskom dobru koje ste zaprimili, kao i svu predmetnu dokumentaciju, kako bismo mogli provesti drugostupanjske upravne postupke i donijeti meritorne odluke."<sup>35</sup>

S obzirom na takvu praksu DKOM-a s jedne strane i Ministarstva mora s druge strane i ne čudi da davatelji koncesije upute o pravnom lijeku protiv odluka o davanju koncesije formuliraju ili na način da izrijeком upućuju na Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture,<sup>36</sup> odnosno mogućnost pokretanja upravnog spora podnošenjem tužbe Upravnom sudu<sup>37</sup> ili sadržavaju vrlo neodređenu formulaciju iz koje nije jasno koje je tijelo zapravo nadležno za postupanje po žalbi.<sup>38</sup> Također, s obzirom na prihvaćenu nadležnost Ministarstva davatelji koncesije su na neki način bili primorani na davanje prioriteta odredbama ZPDML-a ako su željeli da davanje koncesija teče po planu davanja koncesija.

Međutim, takvo je postupanje protivno pravu Europske unije. U uvodnoj izjavi 81. Preambule Direktive o koncesijama propisano je da se, radi osiguranja adekvatne sudske zaštite natjecatelja i ponuditelja u postupcima dodjele koncesije te učinkovite provedbe same Direktive i načela UFEU-a, Direktiva Vijeća 89/665/EEZ<sup>39</sup> i Direktiva Vijeća 92/13/EEZ<sup>40</sup> trebaju primjenjivati na koncesije o uslugama i koncesije o radovima koje su dodijelili i javni naručitelji i naručitelji. Direktivom

35 Klasa: 011-01/10-02/613, Urbroj: 530-04-11-4, od 4. travnja 2011. Iako su u međuvremenu donesena dva nova zakona o koncesijama (oba ovu materiju reguliraju na jednak način), a Republika Hrvatska je postala punopravna članica EU-a, Ministarstvo je nastavilo postupati po žalbama, prihvaćajući i dalje nadležnost za rješavanje sporova sukladno ZPDML-u.

36 Čl. 12. Odluke o namjeri davanja koncesije na pomorskom dobru u svrhu izgradnje i gospodarskog korištenja luke posebne namjene – luke nautičkog turizma – marine na dijelu k.o. Tučepi, predio Lučica, Općina Tučepi, Službeni glasnik Splitsko-dalmatinske županije, br. 35/2018. od 5. ožujka 2018.

37 Čl. X. Odluke o koncesiji na pomorskom dobru u svrhu izgradnje i gospodarskog korištenja luke posebne namjene – luke nautičkog turizma Sućuraj, Narodne novine br. 96/2018.

38 Čl. 12. Odluke o namjeri davanja koncesije za rekonstrukciju i gospodarsko korištenje luke posebne namjene, luke nautičkog turizma, Marine Admiral, Grad Opatija glasi: "Žalba se podnosi u pisanom obliku Davatelju koncesije koji je prosljeđuje Tijelu nadležnom za rješavanje o žalbi sukladno zakonskim odredbama." (Službene novine Primorsko-goranske županije, godina XXVI, br. 5, od 23. veljače 2018.).

39 Direktiva Vijeća 89/665/EEZ od 21. prosinca 1989. o usklađivanju zakona i drugih propisa u odnosu na primjenu postupaka kontrole na sklapanje ugovora o javnoj nabavi robe i javnim radovima, SL L 395, 30. 12. 1989.

40 Direktiva Vijeća 92/13/EEZ od 25. veljače 1992. o usklađivanju zakona i drugih propisa o primjeni pravila Zajednice u postupcima nabave subjekata koji djeluju u sektoru vodnoga gospodarstva, energetskom, prometnom i telekomunikacijskom sektoru, SL L 76, 23. 3. 1992.

89/665/EEZ povećavaju se jamstva u pogledu transparentnosti i nediskriminacije, a sve s ciljem osiguravanja brzih i učinkovitih pravnih sredstava u slučaju kršenja prava Zajednice u području javne nabave. Člankom 2. st. 8. Direktive 89/665/EEZ propisano je da za provođenje postupaka pravne zaštite mogu biti nadležna tijela koja po svojoj naravi nisu sudska,<sup>41</sup> ali članovi takvog tijela moraju se imenovati i razrješavati pod jednakim uvjetima kao i suci od strane tijela odgovornog za njihovo imenovanje. Također je propisano da najmanje predsjednik tog nezavisnog tijela mora imati jednake pravne i stručne kvalifikacije kao suci.

Nesporno je da ove pretpostavke koje europsko pravo zahtijeva u cilju pružanja adekvatne pravne zaštite nisu zadovoljene, odnosno da, kada je tijelo nadležno za pružanje pravne zaštite Ministarstvo, nije riječ o nezavisnom tijelu s adekvatno imenovanim članovima.

Davatelji koncesija trebali bi, u skladu sa ZOK-om i Direktivom, dati uputu o pravnom lijeku na način da se žalba upućuje DKOM-u te, u slučaju da se DKOM ponovno oglasi nenadležnim, pokrenuti upravni spor.

## 6.6. Sklapanje ugovora o koncesiji

Postupak dodjele koncesije završava sklapanjem ugovora o koncesiji. ZOK-om je propisano da se ugovor može sklopiti samo protekom razdoblja mirovanja, odnosno perioda od 15 dana od dostave odluke o davanju koncesije svakom ponuditelju (čl. 54. st. 1. ZOK-a). Ako je pokrenut postupak pravne zaštite, ugovor o koncesiji sklapa se kada odluka o koncesiji postane izvršna. ZPDML nema ova-ke odredbe, to je zapravo posljedica shvaćanja zakonodavca da odluka o koncesiji nije upravni akt te da protiv nje nije moguće izjavljivati žalbu.

Sklapanjem ugovora o koncesiji ili njegovim stupanjem na snagu koncesionar stječe prava i preuzima obveze koje za njega proizlaze iz ugovora o koncesiji (čl. 54. st. 7. ZOK-a). ZPDML nešto je neprecizniji, odnosno propisuje da prava i obveze na temelju koncesije nastaju sklapanjem ugovora o koncesiji (čl. 16. st. 2. ZPDML-a). U slučaju kada se ova dva trenutka ne podudaraju, odnosno ugovor stupa na snagu u nekom kasnijem trenutku, i prava i obveze se stječu tek u tom kasnijem trenutku.

---

41 U tom slučaju potrebno je osigurati odredbe koje jamče postupke na temelju kojih sve navodno nezakonite mjere tijela nadležnog za pravnu zaštitu ili svaka navodna povreda učinjena pri izvršavanju ovlasti dodijeljenih tom tijelu mogu biti predmetom sudske zaštite ili zaštite drugog tijela koje je sud ili sudsko vijeće u smislu članka 177. Ugovora o EEZ-u i neovisno je o javnom naručitelju i o tijelu nadležnom za pravnu zaštitu.

Sadržaj ugovora o koncesiji bitno je determiniran odlukom o koncesiji. Njegov je sadržaj propisan čl. 56. ZOK-a, a nacrt ugovora treba, prema ZOK-u, biti odobren od strane davatelja koncesije još u postupku pripremnih radnji te čini dio dokumentacije za nadmetanje.

Prema ZPDML-u, ugovorom o koncesiji uređuje se, u skladu s odlukom o koncesiji, bliža namjena za koju se daje koncesija, uvjeti kojima u tijeku trajanja koncesije mora udovoljavati koncesionar, visina i način plaćanja naknade za koncesiju, jamstva koncesionara te druga prava i obveze koncesionara i koncedenta (čl. 25. st. 2. ZPDML-a). Takva odredba ne bi se smjela tumačiti na način da se ugovorom mogu činiti znatnija odstupanja od onoga što je predviđeno dokumentacijom za nadmetanje i odlukom o koncesiji. Objava nacrta ugovora već u postupku objave obavijesti o namjeri davanja koncesiji upravo je zato važna.

## 7. ZAKLJUČAK

Davatelji koncesija na pomorskom dobru u Republici Hrvatskoj prilikom vođenja postupka davanja koncesija danas primjenjuju nekoliko pravnih izvora – opći Zakon o koncesijama, posebni Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama i Uredbu o postupku davanja koncesije na pomorskom dobru. Iz dokumenata koje davatelji koncesija objavljuju nije nedvojbeno jasno koje se odredbe kojega zakona primjenjuju, odnosno jasno je tek to da nema ujednačene primjene, odnosno ujednačene kombinacije tih propisa. Davatelji koncesija postupak uglavnom provode u skladu sa Zakonom o pomorskom dobru i morskim lukama te Uredbom, nadopunjujući ga, podredno, odredbama Zakona o koncesijama.

Koncesije za izgradnju (ili rekonstrukciju) i izgradnju luka nautičkog turizma u pravilu su koncesije s jasnim prekograničnim interesom, odnosno koncesije procijenjene vrijednosti više od 5.225.000 eura. Stoga takve koncesije ulaze u polje primjene Direktive 2014/23/EU te postupci njihova davanja moraju biti u skladu s odredbama Direktive, ali i općih načela europskog prava. Ta je Direktiva u hrvatsko pravo implementirana Zakonom o koncesijama, što se odražava i na odnos pojedinih normi Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama i Zakona o koncesijama. S druge strane, Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama u nekim svojim odredbama nije u skladu sa zahtjevima Direktive. Stoga, sve kada bi i bilo ispravno shvaćanje da ZPDML kao *lex specialis* treba imati prednost u odnosu na ZOK, neke njegove odredbe ne bi se smjele primjenjivati kao suprotne europskom pravu (u prvom redu način objave javnog prikupljanja ponuda i odredbe o pravnoj zaštiti).



Cilj je ovoga rada bio prikazati na temelju kojih odredaba treba voditi postupak koncesioniranja na pomorskom dobru, odnosno na koji način odredbe Zakona o koncesijama, koji je primarni izvor, treba dopunjavati odredbama *lex specialisa* – Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama i Uredbe o postupku davanja koncesije na pomorskom dobru, a sve u cilju osiguranja transparentnog postupka koncesioniranja, poticajnog za tržišno natjecanje i ostvarenje temeljnih načela europskog prava.

Zakonom o koncesijama velika je važnost dana pripremnim radnjama, koje prethode postupku davanja koncesije. Središnje mjesto zauzima izrada studije opravdanosti davanja koncesije, koja u praksi nikako ne bi trebala biti shvaćena kao još jedna formalnost i administrativna prepreka za davanje koncesije, već kao ozbiljna studija koju treba izraditi profesionalno, vodeći računa da se upravlja općim dobrom od interesa za Republiku Hrvatsku. U izradu studije, kao i u cijeli postupak pripremnih radnji i postupak davanja koncesije, uključeno je stručno povjerenstvo za koncesiju, čija bi znanja trebala doprinijeti kvaliteti studije i provedbe postupka, njegovoj transparentnosti i boljem upravljanju javnim sredstvima.

Jedna od radnji koja bi se u postupku svakako trebala realizirati u skladu s Direktivom 2014/23/EU jest objava obavijesti o namjeri davanja koncesije za usluge i radove (a sve koncesije za luke nautičkog turizma to jesu) koje premašuju vrijednosni prag iz Direktive u Službenom listu Europske unije. Suprotno tumačenje (jedinstveno prihvaćeno u praksi) protivno je Direktivi, onemogućuje otvaranje tržišta, onemogućuje učinkovit i nediskriminirajući pristup tržištu svim gospodarskim subjektima Unije, odnosno narušava tržišno natjecanje.

Konačno, pravna zaštita koja se trenutačno pruža u slučaju sporova vezanih uz postupak dodjele koncesije nije u skladu ne samo s europskim pravom nego je i protuustavna. Pravna zaštita mora biti osigurana od strane neovisnog tijela, a Ministarstvo, koje je nadležno za rješavanje sporova prema ZPDML-u, sigurno ne zadovoljava tu pretpostavku. Davatelji koncesija (pa i samo Ministarstvo) morali bi inzistirati na nadležnosti DKOM-a, čija je nadležnost propisana Zakonom o koncesijama. DKOM svojim neprihvatanjem nadležnosti koja mu je propisana Zakonom o koncesijama i sam krši ne samo Zakon o koncesijama nego i europsko pravo.

## BIBLIOGRAFIJA

### Knjige

1. Čapeta, T.; Rodin, S., *Osnove prava EU*, III. izmijenjeno i dopunjeno izdanje, Narodne novine, Zagreb, 2018.
2. Perić, B., *Država i pravni sustav*, Informator, Zagreb, 1994.

### Članci

1. Dika, M., Osvrt na rješavanje sporova u svezi s koncesijama na pomorskom dobru, *Pomorsko dobro i koncesije*, Matulović, M. (ur.), Pravni fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 1995., str. 31-42.
2. Đerđa, D., Opće pravno uređenje koncesija u Republici Hrvatskoj, *Hrvatska pravna revija*, vol. 15., br. 6., 2015., str. 37-50.
3. Jelčić, O., Raspolaganja koncesionara koncesijom na pomorskom dobru, <http://www.pomorskodobro.com/fokus-jelcic-listopad-2014.html>, stranica posjećena 7. prosinca 2019.
4. Jelčić, O., Raspolaganje koncesijom prema novom Zakonu o koncesijama, <https://www.pomorskodobro.com/fokus-jelcic-rujan-2017.html>, stranica posjećena 7. prosinca 2019.
5. Staničić, F., Koncesije na pomorskom dobru – nužnost usklađivanja Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama sa Zakonom o koncesijama, *Informator*, br. 6367, 2015., str. 1-3.
6. Tuhtan Grgić, I.; Bulum, B., Problem valorizacije zakonitih ulaganja u lukama nautičkog turizma u Republici Hrvatskoj, *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, vol. 57, br. 172, 2018., str. 304-307.

### Propisi

1. Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma, Narodne novine br. 72/2008, 130/2017.
2. Uredba o postupku dodjele koncesije na pomorskom dobru, Narodne novine br. 23/2004, 101/2004, 39/2006, 63/2008, 125/2010, 102/2011, 83/2012, 10/2017.
3. Uredba o razvrstaju luka otvorenih za javni promet i luka posebne namjene, Narodne novine br. 110/2004, 82/2007.
4. Ustav Republike Hrvatske, Narodne novine br. 56/1990, 135/1997, 113/2000, 28/2001, 76/2010, 5/2014.

5. Zakon o javnoj nabavi, Narodne novine br. 120/2016.
6. Zakon o koncesijama, Narodne novine br. 69/2017.
7. Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama, Narodne novine br. 158/2003, 100/2004, 141/2006, 38/2009, 123/2011, 56/2016.

### **Europski pravni izvori**

1. Delegirana uredba Komisije (EU) 2015/2172 od 24. studenog 2015. o izmjeni Direktive 2014/23/EU Europskog parlamenta i Vijeća u vezi s pravovima primjene za postupke dodjele ugovora, SL L 307/9, 25. 11. 2015.
2. Direktiva 2014/23/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 26. veljače 2014. o dodjeli ugovora o koncesiji, SL L 94, 28. 3. 2014.
3. Direktiva Vijeća 89/665/EEZ od 21. prosinca 1989. o usklađivanju zakona i drugih propisa u odnosu na primjenu postupaka kontrole na sklapanje ugovora o javnoj nabavi robe i javnim radovima, SL L 395, 30. 12. 1989.
4. Direktiva Vijeća 92/13/EEZ od 25. veljače 1992. o usklađivanju zakona i drugih propisa o primjeni pravila Zajednice u postupcima nabave subjekata koji djeluju u sektoru vodnoga gospodarstva, energetskom, prometnom i telekomunikacijskom sektoru, SL L 76, 23. 3. 1992.
5. Ispravak Direktive 2014/23/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 26. veljače 2014. o dodjeli ugovora o koncesiji, SL L 114, 5. 5. 2015.
6. Ugovor o funkcioniranju Europske unije, SL C 202/47, (pročišćeni tekst), 7. 6. 2016.

### **Sudska praksa**

1. Sud Europske unije, C-106/89, Marleasing SA v La Comercial Internacional de Alimentación SA, ECLI:EU:C:1990:395.
2. Sud Europske unije, C-333/92, Teodoro Wagner Miret v Fondo de Garantía Salarial, ECLI:EU:C:1993:945.
3. Sud Europske unije, C-397/01, Bernhard Pfeiffer, Wilhelm Roith (C-398/01), Albert Süß (C-399/01), Michael Winter (C-400/01), Klaus Nestvogel (C-401/01), Roswitha Zeller (C-402/01) and Matthias Döbele (C-403/01) v Deutsches Rotes Kreuz, Kreisverband Waldshut eV, ECLI:EU:C:2004:584.
4. Upravni sud u Rijeci, 5 Usl-1972/14-4, 13. studenog 2015.
5. Ustavni sud Republike Hrvatske, U-II/1059/2016, 23. travnja 2018.

6. Ustavni sud Republike Hrvatske, U-II-722/1995, 2. travnja 1997., Narodne novine br. 41/1997.
7. Visoki trgovački sud Republike Hrvatske, Pž-2865/2017-2, 28. lipnja 2017.
8. Visoki upravni sud Republike Hrvatske, Us-10472/2010-10, 26. rujna 2013.
9. Vrhovni sud Republike Hrvatske, broj Rev-887/04-02, 10. studenog 2004.

### **Ostalo**

1. Odluka o koncesiji na pomorskom dobru u svrhu izgradnje i gospodarskog korištenja luke posebne namjene – luke nautičkog turizma Sućuraj, Narodne novine br. 96/2018.
2. Prijedlog odluke o namjeri davanja koncesije za rekonstrukciju i gospodarsko korištenje luke posebne namjene, luke nautičkog turizma, Marine Admiral, Grad Opatija, [https://www2.pgz.hr/pozivi\\_skupstina/17-21/009/TOCKA14.pdf](https://www2.pgz.hr/pozivi_skupstina/17-21/009/TOCKA14.pdf).
3. Izvješće Odbora za financije i državni proračun Hrvatskog sabora, Klasa: 022-03/17-01/07, Urbroj: 6521-5-17, 13. lipnja 2017.
4. Odluka o namjeri davanja koncesije na pomorskom dobru u svrhu izgradnje i gospodarskog korištenja luke posebne namjene – luke nautičkog turizma – marine na dijelu k.o. Tučepi, predio Lučica, Općina Tučepi, Službeni glasnik Splitsko-dalmatinske županije, br. 35/2018., 5. ožujka 2018.
5. Odluka o namjeri davanja koncesije za rekonstrukciju i gospodarsko korištenje luke posebne namjene, luke nautičkog turizma, Marine Admiral, Grad Opatija, Službene novine Primorsko-goranske županije, godina XXVI, br. 5, 23. veljače 2018.
6. Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, Klasa: 011-01/10-02/613, Urbroj: 530-04-11-4, 4. travnja 2011.
7. Državna komisija za kontrolu postupka javne nabave, Zaključak Klasa: UP/II-034-02/14-02/6; Urbroj: 354-01/14-3, 1. travnja 2014.
8. Državna komisija za kontrolu postupka javne nabave, Klasa: 053-01/11-01/11, Ur.broj: 354-01/11-4, 14. ožujka 2011.

**Dr. sc. Božena Bulum,**

Jadranski zavod Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti

# PRAVNO UREĐENJE PRUŽANJA USLUGA U NAUTIČKOM TURIZMU U HRVATSKIM LUKAMA *DE LEGE LATA* I PRIJEDLOZI *DE LEGE FERENDA*\*

## 1. UVOD

Turističke usluge u nautičkom turizmu u Republici Hrvatskoj (dalje: RH, Hrvatska) regulirane su Zakonom o pružanju usluga u turizmu (dalje: ZPUT).<sup>1</sup> Prema članku 85. tog Zakona turističke usluge u nautičkom turizmu su: usluge korištenja veza, prihvata i smještaja plovniha objekata s turistima-nautičarima ili bez turista-nautičara koji borave na njima, usluge čartera – usluge korištenja plovniha objekata s posadom ili bez posade, s pružanjem ili bez pružanja usluge smještaja i/ili prehrane, radi odmora, rekreacije i krstarenja nautičara, organiziranje putovanja u paket-aranžmanu ili izleta na plovnim objektima nautičkog turizma, prihvata, čuvanje i održavanje plovniha objekata na vezu u moru i na suhom vezu, uređenje i pripremanje plovniha objekata te druge usluge za potrebe turista.

U članku 86. stavku 2. ZPUT-a se nadalje navodi kako se turističke usluge u nautičkom turizmu pružaju u lukama nautičkog turizma – marinama i drugim objektima za pružanje usluga veza i smještaja plovniha objekata: nautičkom sidrištu, suhoj marini, odlagalištu plovila, u nautičkom dijelu luka otvorenih za javni

---

\* Ovaj rad je rezultat istraživanja u okviru znanstvenoistraživačkog projekta Jadranskog zavoda Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti pod nazivom *Razvoj suvremenog pravnog i osigurateljnog režima za hrvatske marine – unapređenje konkurentnosti, sigurnosti, sigurnosne zaštite i zaštite morskog okoliša (DELICROMAR)*, koji je financirala Hrvatska zaklada za znanost (HRZZ-UIP-2013-11-3061), [www.delicromar.hazu.hr](http://www.delicromar.hazu.hr).

<sup>1</sup> Narodne novine br. 130/2017.

promet te na plovnim objektima nautičkog turizma. Prema ranije važećem ZPUT-u nautički dio luka otvorenih za javni promet nije bio naveden kao vrsta objekta na kojem se mogu pružati usluge u nautičkom turizmu<sup>2</sup>. Pružanje usluga u nautičkom turizmu u nautičkom dijelu luka otvorenih za javni promet županijskog i lokalnog značaja regulirano je podzakonskim aktom Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama (dalje: ZPDML),<sup>3</sup> Pravilnikom o kriterijima za određivanje namjene pojedinog dijela luke otvorene za javni promet županijskog i lokalnog značaja, načinu plaćanja veza, uvjetima korištenja te određivanju maksimalne visine naknade i raspodjele prihoda (dalje: POKNL).<sup>4</sup>

Posebice u posljednjem desetljeću dolazi do porasta potražnje za uslugama u nautičkom turizmu duž hrvatske obale te snažnog razvoja čarter djelatnosti, tj. djelatnosti iznajmljivanja plovila s posadom ili bez nje uključujući i pružanje usluge smještaja gostiju na plovilima,<sup>5</sup> čime je taj oblik turističke ponude postao dostupan većem broju ljudi. Prema podacima Ministarstva turizma, Hrvatska je po broju *bookinga* i broju čarter plovila vodeća destinacija na svijetu.<sup>6</sup> Ovi podaci odnose se isključivo na čarter bez posade i iz njih proizlazi da je Hrvatska u 2013. godini raspolagala s 25% ukupne svjetske čarter flote i ostvarivala 33% svjetskog *bookinga*. Smatra se da su se u međuvremenu te brojke povećale te da danas Hrvatska raspolaže s ukupno 40% ukupne svjetske čarter flote.<sup>7</sup>

Posljedično, usluge u nautičkom turizmu, poglavito usluge veza nautičkih plovila započele su se pružati ne samo u lukama nautičkog turizma, čija je to posebna namjena, već i u svim podvrstama luka otvorenih za javni promet, pa tako i onima od osobitog (međunarodnog) gospodarskog značaja za Hrvatsku. Štoviše, usluge u nautičkom turizmu započele su se pružati i u sportskim lukama, usprkos tome što postojeći propisi to izričito zabranjuju,<sup>8</sup> te na privezištima i sidrištima izvan lučkih područja, a da njihovi pružatelji nemaju koncesiju za

2 Vidjeti, ZPUT, članak 46., Narodne novine br. 68/2007, 88/2010, 30/2014, 89/2014, 152/2014.

3 Narodne novine br. 158/2003, 100/2004, 141/2006, 39/2009, 123/2011 i 56/2016.

4 Narodne novine br. 94/2007, 78/2008, 114/2012, 47/2013.

5 Uvjeti i način obavljanja čarter djelatnosti u RH regulirani su Pravilnikom o uvjetima za obavljanje djelatnosti iznajmljivanja plovila sa ili bez posade i pružanja usluga smještaja gostiju na plovilu, Narodne novine br. 42/2017; Pijaca, M.; Padovan, A. V., A Review of Contractual Practices between Marina Operators and Yacht Chartering Companies in Croatia, *The Journal of International Maritime Law*, vol. 24, br. 4, 2018., str. 317-325.

6 Tako je 2014. godine u Hrvatskoj bilo 3.305 registriranih čarter plovila i oko 645 aktivnih čarter kompanija, s time da je broj registriranih čarter kompanija još veći i iznosi 1906, <https://mint.gov.hr/vijesti/hrvatska-domacin-najvecem-susretu-charter-industrije-u-svijetu/charter-djelatnost/8893>.

7 <http://vijesti.hrt.hr/441478/hrvatska-carter-flota-drzi-40-posto-svjetske-flote-plovila-za-najam>.

8 Koncesija za luku posebne namjene – sportsku luku može se dodijeliti samo udruzi registriranoj za obavljanje sportske djelatnosti. Nadalje, sportska luka može se koristiti samo za članove udruge, te u obavljanju djelatnosti ne može stjecati dobit (članak 81. stavak 2. i 3. ZPDML-a).

gospodarsko korištenje pomorskog dobra, što je protivno važećim propisima. Naime, čitava morska obala pod suverenitetom RH ima pravni status pomorskog dobra. Pomorsko dobro je opće dobro od interesa za RH (čl. 3. st. 1. ZPDML-a).<sup>9</sup> U opća dobra spadaju one stvari koje zbog svojih naravnih osobina ne mogu biti predmetom prava vlasništva i drugih stvarnih prava, kao i one koje to ne mogu biti jer su takvima proglašene zakonom.<sup>10</sup> Pomorsko dobro je opće dobro koje status općeg dobra ima djelomično zbog svojih osobina, kao što su more i morska obala, a dijelom stoga što je zakonom proglašeno općim dobrom, kao kopneni dio pomorskog dobra. Kopneni dio pomorskog dobra obuhvaća, pored ostaloga, i luke (čl. 3. st. 2. i 3. ZPDML-a), uključujući i luke nautičkog turizma.<sup>11</sup>

Posljedica pravnog statusa pomorskog dobra kao općeg dobra jest da je ono dobro u općoj uporabi, a ona njegova uporaba koja nije opća, odnosno koja je posebna ili koja uključuje gospodarsko korištenje pomorskog dobra, dopuštena je isključivo na temelju koncesije, koncesijskog odobrenja (čl. 7. ZPDML-a) ili pot-koncesije (čl. 35. ZPDML-a).<sup>12</sup> Međutim, kao što je ranije spomenuto to se pravilo ne poštuje uvijek, što ukazuje na probleme u primjeni važećih propisa.

Pravna pitanja vezana uz dodjelu, izvršenje i prestanak ugovora o koncesiji na pomorskom dobru uređuju ZPDML i Uredba o postupku davanja koncesije na pomorskom dobru,<sup>13</sup> te opći Zakon o koncesijama iz 2017. godine (dalje: ZOK).<sup>14</sup>

9 Pomorsko je dobro Ustavom RH (Narodne novine br. 56/1990, 135/1997, 113/2000, 28/2001, 76/2010, 5/2014) proglašeno dobrom od interesa za RH (čl. 52.). Pravni status pomorskog dobra kao općeg dobra propisan je čl. 3. st. 1. ZPDML-a. Poblize, vidi Bolanča, D. *Pravni status morskih luka kao pomorskog dobra u Republici Hrvatskoj*, Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu, Split, 2003.

10 Članak 3. Zakona o vlasništvu i drugim stvarnim pravima (Narodne novine br. 91/1996, 68/1998, 137/1999, 22/2000, 73/2000, 114/2001, 79/2006, 141/2006, 146/2008, 38/2009, 153/2009, 90/2010, 143/2012, 152/2014 (dalje: ZV).

11 O kriterijima za utvrđivanje granice pomorskog dobra i njegovom obuhvatu, vidjeti čl. 3. – 5. ZPDML-a te čl. 3. Uredbe o postupku utvrđivanja granice pomorskog dobra (Narodne novine br. 8/2004, 82/2005).

12 Pored toga, sukladno članku 26. ZPDML-a ovlaštenik koncesije koji je dobio koncesiju za gospodarsko korištenje pomorskog dobra može sporedne djelatnosti manjeg opsega iz područja usluga dati na obavljanje pravnim i fizičkim osobama uz suglasnost tijela koje provodi prethodni postupak za davanje koncesije u cilju boljeg iskorištavanja pomorskog dobra.

13 Narodne novine br. 23/2004, 101/2004, 39/2006, 63/2008, 125/2010, 102/2011, 83/2012, 10/2017 (dalje: Uredba o postupku davanja koncesije).

14 U vrijeme donošenja važećeg ZPDML-a na snazi je bio Zakon o koncesijama iz 1992. (Narodne novine br. 89/1992, 125/2008). U međuvremenu donesena su čak tri Zakona o koncesijama, 2008. (Narodne novine br. 125/2008, 90/2011, 143/2012), 2012. (Narodne novine br. 143/2012, 69/2017) i 2017. (Narodne novine br. 69/2017). Posljedica navedenog je da važeći ZPDML nije usklađen sa ZOK-om. Opširnije, vidjeti Staničić, F., *Koncesije na pomorskom dobru – nužnost usklađivanja Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama sa Zakonom o koncesijama*, *Informator*, br. 6367, 2015., str. 1-3; Staničić, F.; Bogović, M., *Koncesije na pomorskom dobru – odnos Zakona o koncesijama i Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama*, *Pravni vjesnik*, vol. 33, br. 1, 2017., str. 76-77.

Pored toga, ne treba zanemariti ni činjenicu da je ZOK u hrvatski pravni sustav implementirao Direktivu 2014/23/EU o dodjeli ugovora o koncesiji.<sup>15</sup> Implementacijom Direktive 2014/23/EU nastala je, za sve one koji primjenjuju pravila vezana za koncesije u RH, obveza da ne samo ZOK, nego cjelokupno hrvatsko pravo (uključujući i ZPDML i njegove podzakonske akte) tumače tako da se ostvari cilj i svrha te Direktive, tzv. tumačenje sukladno pravu Europske Unije (dalje: Unija, EU).<sup>16</sup>

Uzimajući u obzir sve naprijed navedeno, ministarstvo nadležno za pomorstvo, još 2009. godine započelo je javnu raspravu o novom ZPDML-u te je objavljen njegov prvi nacrt. Od tada je okupljeno nekoliko stručnih povjerenstava te izrađeno više nacрта ZPDML-a, ali zbog brojnih spornih pitanja koja postoje među dionicima niti jedan od predloženih nacрта nije usvojen. U trenutku dovršetka pisanja ovog rada (siječanj 2019. godine) Prijedlog ZPDML-a još nije upućen u zakonodavnu proceduru.

Rad je posvećen analizi pružanja usluga u nautičkom turizmu u hrvatskim morskim lukama. U tom kontekstu, razmatra se pravno uređenje pružanja tih usluga *de lege lata*, poslovna praksa hrvatskih luka kada je riječ o pružanja usluga u nautičkom turizmu, relevantne odredbe Prijedloga ZPDML-a (verzija studeni 2018. godine)<sup>17</sup> te se podnose *de lege ferenda* prijedlozi pravnog uređenja pružanja usluga u nautičkom turizmu u Hrvatskoj.

## 2. LUKE NAUTIČKOG TURIZMA DE LEGE LATA ET DE LEGE FERENDA

U hrvatskom pravnom sustavu luke nautičkog turizma regulirane su ZPDML-om te podzakonskim aktima ZPDML-a i ZPUT-a. Važeći ZPDML spominje luke nautičkog turizma jedino u svome članku 2. stavku 3. prema kojem luke nautičkog turizma spadaju u luke posebne namjene koje su u posebnoj upotrebi

---

15 SL L 114, 5. 5. 2015.

16 U svezi s tim potrebno je ukazati na učinke koje direktive EU-a proizvode u odnosu na nacionalna prava njenih država članica. Naime, nacionalni je sud dužan interpretirati nacionalno pravo u skladu s direktivom EU-a, bez obzira je li određeno pravilo doneseno prije ili nakon direktive, te bez obzira je li doneseno specifično za provedbu direktive ili ne. Vidjeti, Tuhtan, Grgić, I.; Bulum, B., Problem valorizacije zakonitih ulaganja u lukama nautičkog turizma u Republici Hrvatskoj, *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law, Zbornik radova 2. Jadranske konferencije pomorskog prava*, Opatija 25. – 27. svibnja 2017., vol. 57, br. 172, 2018., str. 299-337.

17 Riječ je službeno neobjavljenom materijalu Stručnog povjerenstva koje radi na izmjenama ZPDML-a kojeg je autorica član. Mišljenja i stavovi izneseni u ovom radu osobni su te ne odražavaju nužno stajališta Stručnog povjerenstva za izmjenu ZPDML-a.



ili gospodarskom korištenju<sup>18</sup> pravnih ili fizičkih osoba. U slučaju luka nautičkog turizma riječ je o gospodarskom korištenju pomorskog dobra radi izgradnje i/ili korištenja luke nautičkog turizma u svrhu pružanja usluga u nautičkom turizmu.

Definiciju luke nautičkog turizma sadrže dva podzakonska akta. To su Uredba o razvrstaju luka otvorenih za javni promet i luka posebne namjene, podzakonski akt ZPDML-a (dalje: UORL)<sup>19</sup> te Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma, podzakonski akt ZPUT-a (dalje: PORKLNT).<sup>20</sup> Prema UORL-u, luka nautičkog turizma je luka koja služi za prihvat i smještaj plovila, te je opremljena za pružanje usluga korisnicima i plovilima. U poslovnom, građevinskom i funkcionalnom pogledu čini jedinstvenu cjelinu. Pored toga, UORL prema značaju diferencira luke nautičkog turizma od značaja za RH koje imaju kapacitet 200 vezova u moru i veći te one od županijskog značaja koje imaju kapacitet do 200 vezova (članci 11. i 12. UORL-a). Nadalje, ta Uredba propisuje da su vrste luka nautičkog turizma prema vrsti objekata i usluga uređene posebnim propisima kojima se uređuje kategorizacija luka nautičkog turizma (čl. 10. st. 1. t. 2. UORL-a).

Poseban propis kojim se utvrđuje kategorizacija luka nautičkog turizma je PORKLNT prema kojem je luka nautičkog turizma definirana kao poslovno funkcionalna cjelina u kojoj fizička ili pravna osoba pruža turističke usluge u nautičkom turizmu te druge usluge u funkciji turističke potrošnje (trgovačke, ugostiteljske i dr.). Kako je ovaj je Pravilnik donesen na temelju ZPUT-a i njegova je definicija usmjerena na uslužne djelatnosti u lukama nautičkog turizma. Dakle, u lukama nautičkog turizma, pored usluge veza nautičkih plovila, pružaju se i razne druge popratne usluge, kao što su: smještaj i prehrana nautičara, održavanje i popravak plovila, opskrba rezervnim dijelovima, prehrambenim proizvodima, rekreacijske usluge te druge usluge koje su nautičarima potrebne.<sup>21</sup>

PORKLNT uređuje vrste i kategorije luka nautičkog turizma, minimalne uvjete koje moraju ispunjavati takve luke te kategorije i način kategorizacije luka i plovila nautičkog turizma. Luke nautičkog turizma prema vrsti usluge koju pružaju razvrstavaju se na sidrišta, odlagališta plovnih objekata, suhe marine i marine

18 Posebna upotreba pomorskog dobra je svaka ona upotreba koja nije opća upotreba ni gospodarsko korištenje pomorskog dobra (članak 6. stavak 4. ZPDML-a). Gospodarsko korištenje pomorskog dobra je korištenje pomorskog dobra za obavljanje gospodarskih djelatnosti, s korištenjem ili bez korištenja postojećih građevina i drugih objekata na pomorskom dobru, te s gradnjom ili bez gradnje novih građevina i drugih objekata na pomorskom dobru (članak 6. stavak 5. ZPDML-a).

19 Narodne novine br. 110/2004, 82/2007.

20 Narodne novine br. 72/2008.

21 Poblize, Šamanović, J., *Nautički turizam i management marina*, Viša pomorska škola u Splitu, Split, 2002., str. 60-61.

(članak 5. PORKLNT-a), s tim da se kategoriziraju samo luke nautičkog turizma vrste marina koje nude najveću razinu i kvalitetu usluge u nautičkom turizmu te su u gospodarskom pogledu najznačajnije luke nautičkog turizma.<sup>22</sup> Sukladno članku 7. PORKLNT-a sidrište je dio morskog ili vodenog prostora pogodnog za sidrenje plovnih objekata opremljeno napravama za sigurno sidrenje. Odlagalište plovnih objekata je dio kopna ograđen i uređen za pružanje usluga odlaganja plovnih objekata na suhom te za pružanje usluga transporta, spuštanja u vodu i dizanja iz vode plovnih objekata. U vrsti odlagalište plovnih objekata ne mogu boraviti turisti i ne može se obavljati priprema plovnog objekta za plovidbu (članak 8. PORKLNT-a). Suha marina je dio kopna ograđen i uređen za pružanje usluga skladištenja plovnih objekata na suhom te pružanje usluga transporta, spuštanja u vodu i dizanja iz vode plovnog objekta. U vrsti suha marina mogu boraviti turisti i može se obavljati priprema plovnog objekta za plovidbu što ih i razlikuje od odlagališta plovnih objekata (članak 9. PORKLNT-a).

Sukladno PORKLNT-u marina je definirana kao dio vodenog prostora i obale posebno izgrađen i uređen za pružanje usluga veza, smještaja turista u plovnim objektima te ostalih usluga (članak 10. stavak 1. PORKLNT-a). Kategorija marine utvrđuje se ovisno o ispunjavanju uvjeta koje propisuje PORKLNT za pojedinu kategoriju: kvaliteti opreme i uređenja, standardu usluga, raznovrsnosti dopunjujućih usluga koje se turistima pružaju u marini, kao i ostalih usluga i sadržaja na raspolaganju turistima u neposrednoj blizini marine te kvaliteti održavanja marine u cjelini. Kategorije marine označavaju se sidrima te se marine kategoriziraju s dva, tri, četiri ili pet sidara. Uvjeti za kategorije koje treba ispuniti marina utvrđeni su u Prilogu I. PORKLNT-a.

U kontekstu teme ovog rada, odnosno analize pružanja usluga u nautičkom turizmu u različitim vrstama hrvatskih luka, smatramo kako treba ukazati na činjenicu kako je, za razliku od svih ostalih luka u kojima se pružaju usluge u nautičkom turizmu, prema Prilogu I. PORKLNT-a, jedino za marine (neovisno o kategoriji) predviđena obveza mornarsko-čuvarske službe 24 sata dnevno.

Ostaje za napomenuti kako su predstojećim izmjenama ZPDML-a predviđene dvije izmjene u odnosu na važeću regulaciju luka nautičkog turizma. Kao prvo, definicija tih luka iz UORL-a uvrštena je u ZPDML, budući da luke nautičkog turizma nisu definirane važećim ZPDML-om već samo njegovim podzakonskim aktom. Druga izmjena odnosi se na podjelu luka nautičkog turizma prema značaju, pa članak 111. stavak 2. Prijedloga ZPDML-a propisuje kako su luke posebne namjene županijskog značaja sve luke čija je ukupna površina kopnenog

---

22 Opširnije, Luković, T. et al, *Nautički turizam Hrvatske*, Redak, Split, 2015., str.164.

i morskog dijela manja od 4 hektara, osim vojnih luka. Prema tome, lukama posebne namjene od značaja za RH smatrat će se sve luke čija je ukupna površina kopnenog i morskog dijela 4 hektara i više. Iz toga proizlazi da će kriterij za određivanje značaja luke posebne namjene ubuduće biti ne broj vezova, kao do sada, nego njena veličina, odnosno prostorni obuhvat pojedine luke posebne namjene.

### **3. PRAVNO UREĐENJE PRUŽANJA USLUGA U NAUTIČKOM TURIZMU U LUKAMA OTVORENIM ZA JAVNI PROMET DE LEGE LATA ET DE FACTO**

Do donošenja ZPUT-a iz 2017. godine, pružanje usluga u nautičkom turizmu u hrvatskim lukama otvorenim za javni promet regulirao je jedino POKNL (podzakonski akt ZPDML-a). Naime, ZPDML u člancima 65. i 78., kojima su regulirane lučke djelatnosti (usluge) u lukama otvorenim za javni promet, jednako kao ni u svojim ostalim odredbama, izričito ne spominje usluge u nautičkom turizmu. U tom smislu treba istaknuti da se u članku 65. kao lučka djelatnost u lukama otvorenim za javni promet od osobitog (međunarodnog) gospodarskog značaja za Hrvatsku navodi privez i odvez brodova, jahti, ribarskih, sportskih i drugih brodica i plutajućih objekata. Jednaka odredba sadržana je i u članku 78. ZPDML-a kojim su regulirane lučke djelatnosti luka otvorenih za javni promet županijskog i lokalnog značaja. Riječ je o vrlo općenitoj odredbi koju u odnosu na djelatnost priveza nautičkih plovila u lukama otvorenim za javni promet županijskog i lokalnog značaja razrađuje POKNL.

Kao što je ranije navedeno,<sup>23</sup> prema POKNL-u pružanje usluga u nautičkom turizmu dopušteno je isključivo u lukama otvorenim za javni promet županijskog i lokalnog značaja. Sukladno članku 3. stavku 2. POKNL-a lučko područje, sidrišta luke i njena privezišta dijele se na operativni dio luke, komunalni dio luke, i, ako ima prostora i potrebe, nautički dio luke. Cilj ove odredbe bio je propisati da se usluge u nautičkom turizmu u lukama otvorenim za javni promet mogu pružati u ograničenom opsegu, odnosno samo ako za to ima prostora, zbog toga što to nije primarna namjena tih luka.

Člankom 2. POKNL-a regulirana je namjena pojedinog dijela luke otvorene za javni promet županijskog i lokalnog značaja.

Prema tom članku, operativni dio luke je onaj dio luke koji je namijenjen za privez plovila u javnom pomorskom prometu, plovila za povremeni prijevoz

<sup>23</sup> Vidjeti *supra*, točka 1.

putnika, teretnih plovila i ostalih plovnih objekata i ribarskih plovila kada obavljaju djelatnost ukrcaja i iskrcaja.

Komunalni dio luke je namijenjen za stalni vez<sup>24</sup> plovnog objekta čiji vlasnik ima prebivalište na području jedinice lokalne samouprave ili plovni objekt pretežito boravi na tom području i upisan je u upisnik brodova nadležne lučke kapetanije ili očevidnik brodice nadležne lučke kapetanije ili ispostave i za korištenje kojeg se zaključuje ugovor o stalnom vezu s lučkom upravom i na kojem se u pravilu ne obavljaju gospodarske djelatnosti.<sup>25</sup> Nautički dio luke je dio luke namijenjen za privez nautičkih plovila. Nadalje članak 2. POKNL-a propisuje kako je stalni vez za čije korištenje se zaključuje ugovor s lučkom upravom na minimalno mjesec dana dopušten isključivo na komunalnom dijelu luke.

Za razliku od toga na nautičkom dijelu dopušten je samo dnevni ili tranzitni vez. Međutim, člankom 8. stavkom 4. predviđeno je da će lučka uprava odrediti vrijeme zadržavanja plovila na nautičkom dijelu luke vodeći računa o intenzitetu prometa u pojedinoj luci. Iz navedenog slijedi kako lučka uprava može dopustiti i duže zadržavanje nautičkog plovila na nautičkom dijelu luke otvorene za javni promet županijskog i lokalnog značaja, ako intenzitet prometa to dopušta. Pored toga, članak 9. tog Pravilnika, u poglavlju posvećenom nautičkom dijelu luke propisuje kako će lučka uprava odrediti vrijeme zimovanja<sup>26</sup> po pojedinim vrstama plovila, kao i područje luke namijenjeno u tu svrhu, iz čega proizlazi da je zimovanje dopušteno na nautičkom dijelu luke, ali i da lučka uprava može namijeniti i druge dijelove lučkog područja za tu svrhu. Slijedom navedenog, može se zaključiti kako odredbe POKNL-a ostavljaju mogućnost različitog tumačenja.

Nadalje, prema članku 8. POKNL-a na nautičkom dijelu luke otvorene za javni promet mogu se pružati i naplaćivati usluge opskrbe vodom, energijom, odvoz smeća i ostale usluge radi poboljšanja kvalitete usluge u luci, na temelju koncesije.

24 Ugovor o stalnom vezu u praksi hrvatskih luka zaključuje se u pisanom obliku na godišnje ili polugodišnje razdoblje. Taj ugovor nije reguliran Pomorskim zakonikom (Narodne novine br. 181/2004, 76/2007, 146/2008, 61/2011, 56/2013, 26/2015). Izmjenama Pomorskog zakonika koje su u tijeku taj će ugovor po prvi put biti reguliran kao imenovani ugovor u hrvatskom pravu. Opširnije, Skorupan Wolff, V.; Padovan, A. V., Ugovor o vezu *de lege ferenda*, Barbić, J. (ur.), *Pravni okvir za luke nautičkog turizma*, knjiga 42, Nakladnički niz: *Modernizacija prava*, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 2018., str. 41-93.

25 Tom se odredbom željelo propisati da se komunalni dio luke koristi za privez plovila koja obavljaju gospodarske djelatnosti, ali u vrijeme kada ona te djelatnosti ne obavljaju zbog toga što ta plovila, radi sigurnosti plovidbe u luci, ne mogu biti privezana na operativnom dijelu luke u vrijeme kada ne obavljaju djelatnosti ukrcaja i iskrcaja. Smatramo kako bi *de lege ferenda* trebalo brisati riječi „u pravilu“ te točno propisati slučajeve u kojima bi se gospodarske djelatnosti na komunalnom dijelu luke otvorene za javni promet mogle obavljati.

26 Zimovanjem u luci smatra se neprekinuti boravak plovila izvan nautičke sezone u luci na temelju sklopljenog ugovora o zimovanju s lučkom upravom (članak 2. POKNL-a).

U praksi, u lukama otvorenim za javni promet pored usluge veza nautičkih plovila u pravilu se pružaju jedino usluge opskrbe vodom, energijom i odvoz smeća koje pružaju privatni operatori na temelju koncesije. Pored toga, u tim se lukama pružaju i usluge popravka plovila koje pružaju ovlašteni serviseri i mehaničari koji za to imaju prethodno odobrenje lučke uprave.

Najviše sporova u praksi prouzročile su odredbe POKNL-a o dodjeli vezova u komunalnom dijelu luke otvorene za javni promet županijskog i lokalnog značaja.

Prema članku 5. u komunalnom dijelu luke za korištenje veza sklapa se ugovor o stalnom vezu s nadležnom lučkom upravom, a prvenstvo na dobivanje veza imaju ponajprije vlasnici broda/brodice koji imaju prebivalište ili sjedište na području jedinice lokalne samouprave, i plovilo je upisano na području nadležne lučke kapetanije ili ispostave nadležne za tu luku, u svrhu obavljanja gospodarske djelatnosti posebice za ribarstvo ili prijevoz putnika. Drugi u redu prvenstva su vlasnici plovila koji imaju prebivalište na području jedinice lokalne samouprave, i brod/brodica je upisan na području nadležne lučke kapetanije ili ispostave nadležne za tu luku, u svrhu sporta i razonode. Te naposljetku, vlasnici brodova/brodica čije plovilo pretežito boravi na tom području i upisano je na području nadležne lučke kapetanije ili ispostave (članak 5. POKNL-a).

Usluge veza u komunalnom dijelu luke otvorene za javni promet županijskog i lokalnog značaja (tzv. komunalni vezovi) nude se po znatno nižim cijenama od onih koje se naplaćuju za istu vrstu usluge na nautičkom dijelu tih luka (tzv. nautički vezovi) i lukama nautičkog turizma kako bi se osigurala mobilnost lokalnog stanovništva za čije potrebe su ti vezovi prvenstveno namijenjeni. Kao što je prethodno navedeno, člankom 5. POKNL-a dana je prednost pri dodjeli komunalnog veza vlasnicima broda/brodice koji imaju prebivalište ili sjedište na području jedinice lokalne samouprave, i plovilo je upisano na području nadležne lučke kapetanije ili ispostave nadležne za tu luku, u svrhu obavljanja gospodarske djelatnosti posebice za ribarstvo ili prijevoz putnika. Međutim, ta se odredba nerijetko koristi kao pravni temelj za dodjelu komunalnih vezova plovilima koja se koriste za charter na temelju ugovora o trajnom vezu, što je protivno cilju instituta komunalnih vezova. To ukazuje kako problemi postoje kada je riječ o primjeni postojećih propisa, zbog čega su zabilježene brojne pritužbe kako stranih tako i domaćih državljana na odluke lučkih uprava o dodjeli komunalnih vezova.

### **3.1. Primjeri odluka iz upravne prakse Europske komisije i sudske prakse hrvatskih sudova vezano uz dodjelu vezova u komunalnom dijelu luke otvorene za javni promet**

#### **3.1.1. Odluka Europske komisije o hrvatskim pravilima za dodjelu vezova u komunalnom dijelu luke otvorene za javni promet**

U veljači 2015. godine putem EU Pilot sustava<sup>27</sup> zatraženo je očitovanje Hrvatske o nacionalnim propisima za dodjelu komunalnog veza, kako bi se ocijenila usklađenost tih propisa s Direktivom 2006/123/EZ o uslugama na unutarnjem tržištu.<sup>28</sup>

Europska komisija je 2008. godine pokrenula EU Pilot informatički sustav s ciljem rješavanja problema u svezi s ispravnom primjenom prava EU-a ili usklađenosti prava države članice s pravnom stečevinom Unije prije pokretanja službenog postupka zbog povrede prava Unije (*infringement*). Komisija ispituje svaku pritužbu i prosljeđuje je ovlaštenom tijelu države članice koje se dužno na nju očitovati u roku od 10 dana.

U ovom slučaju pritužba je podnesena protiv odluke Lučke uprave u Poreču kojom je podnositelju pritužbe (državljaninu države članice Unije) odbijen zahtjev za dodjelu komunalnog veza u luci otvorenoj za javni promet na području te lučke uprave iz sljedećih razloga: a) nije bilo dovoljno vezova za sve podnositelje zahtjeva; b) vlasnik broda mora imati prebivalište na području jedinice lokalne samouprave te brod mora biti registriran na području nadležne lučke kapetanije ili ispostave nadležne za tu luku. Podnositelj pritužbe pozvao se na odredbe Direktive 2006/123/EZ o uslugama na unutarnjem tržištu.

Prema članku 20. stavku 1. te Direktive države članice dužne su osigurati da primatelji usluga ne podliježu diskriminirajućim zahtjevima na temelju svog državljanstva ili mjesta boravišta. Zbog toga se diskriminirajuće postupanje države, regionalnih ili lokalnih tijela na temelju državljanstva ili mjesta boravišta primatelja usluga ne može ničim opravdati te se stoga mora ukinuti. Nadalje, države članice trebaju osigurati i da opći uvjeti pristupa usluzi, koje pružatelj stavlja na raspolaganje široj javnosti, ne sadržavaju diskriminirajuće odredbe s obzirom na državljanstvo ili mjesto boravišta primatelja. Međutim, stavak 2. istog članka propisuje da zabrana diskriminacije ne isključuje mogućnost da pružatelji usluge

---

27 Predmet broj EU-PILOT 7341/15/GROW – Hrvatska pravila kojima se nameću zahtjevi o prebivalištu za dodjelu veza u komunalnom dijelu luka otvorenih za javni promet.

28 Direktiva 2006/123/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 12. prosinca 2006. o uslugama na unutarnjem tržištu, SL L 376, 27. 12. 2006.

primjenjuju različite uvjete pristupa, ako su te razlike opravdane objektivnim kriterijima.

U svom je očitovanju Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture (dalje: Očitovanje Ministarstva) istaknulo kako je 21. rujna 2007. godine stupio na snagu POKNL, te su njegovim člankom 21. sve lučke uprave bile dužne u roku od tri mjeseca odrediti broj komunalnih vezova i javno pozvati sve korisnike koji imaju ugovor o vezu da isti prijave radi prvenstva, a potom sukladno kriterijima propisanim tim Pravilnikom sklopiti ugovore o vezu s ostalim vlasnicima brodova/brodica. Ugovorom o stalnom vezu uređuju se osnovna prava i obveze korisnika stalnog veza, a posebno mjesto priveza plovila na obilježenom vezu s istaknutim brojem, koji je ugovorom dodijeljen korisniku, svi uvjeti glede sigurnosti plovidbe u luci i održavanja reda u luci, iznos naknade za vez i način njenog plaćanja te vrijeme na koje se ugovor zaključuje.<sup>29</sup>

Temeljni razlog propisivanja kriterija za prednost pri dobivanju stalnog veza je postojanje ograničenog broja vezova na komunalnim dijelovima luka zbog prostorne ograničenosti tih luka te nemogućnosti nadležne lučke uprave da udovolji svim zaprimljenim zahtjevima za dodjelu stalnog veza. Prema uputi ministarstva nadležnog za pomorstvo, nadležna lučka uprava zahtjeve za dodjelu komunalnog veza kojima ne može udovoljiti zbog prostorne ograničenosti luke ne odbija, već ih stavlja na listu čekanja koju je dužna javno objaviti radi osiguravanja transparentnosti dodjele komunalnih vezova. Prilikom propisivanja kriterija za dodjelu komunalnog veza prvenstveno se vodilo računa o potrebi osiguravanja mjesta za vez plovilima koja obavljaju gospodarsku djelatnost vezanu za ribarstvo i prijevoz putnika kako bi se stimuliralo lokalno stanovništvo na ostanak na priobalju i otocima i obavljanje tradicionalnih djelatnosti. U svezi s obavljanjem djelatnosti prijevoza putnika treba naglasiti kako se ukrcaj i iskrcaj putnika obavlja na operativnom dijelu luke otvorene za javni promet, ali po obavljenim operacijama plovilo ne može ostati privezano na operativnom dijelu luke, jer bi time ometalo javni pomorski prijevoz. Stoga je nužno, radi sigurnosti plovidbe u luci, takvom plovilu osigurati stalni vez u vremenu dok ne obavlja djelatnost. U turističkoj sezoni postoji veća potreba za obavljanjem djelatnosti prijevoza putnika, međutim, brodovi koji tu djelatnost obavljaju moraju imati osiguran vez dok ne obavljaju gospodarsku djelatnost, odnosno cijele godine, što im se omogućuje dodjelom veza u komunalnom dijelu luke.<sup>30</sup> Jednako tako, i ribarska plovila ne

29 Vidjeti Očitovanje Ministarstva od 9. travnja 2015., Broj klase: 910-04/15-01/11, Urudžbeni broj: 530-03-1-15-4, str. 3.

30 Vidjeti Očitovanje Ministarstva, str. 2.

obavljaju djelatnost ribarstva tijekom cijele godine, zbog čega im se mora osigurati vez za vrijeme dok ne obavljaju gospodarsku djelatnost.

Sljedeći u redu prvenstva prema POKNL-u su vlasnici plovila koji imaju prebivalište na području jedinice lokalne samouprave, i brod/brodica je upisan na području nadležne lučke kapetanije ili ispostave nadležne za tu luku, u svrhu sporta i razonode. Riječ je o osobama koje cijele godine borave na priobalju odnosno otocima, a brodovi i brodice koje posjeduju nužne su im za komunikaciju s kopnom, drugim otocima ili dijelovima otoka na kojima imaju zemljišta koja obrađuju. Tom se odredbom stimulira ostanak lokalnog stanovništva na priobalju i otocima jer mu se osigurava mobilnost.

Naposljetku, pravo na komunalni vez imaju vlasnici brodova/brodica čije plovilo pretežno boravi na tom području i upisano je na području nadležne lučke kapetanije ili ispostave. Riječ je o osobama koje na tom području ljetuju ili imaju kuće za odmor, neovisno o prebivalištu ili državljanstvu, pod uvjetom da je njihovo plovilo upisano na području nadležne lučke kapetanije ili ispostave, te pretežno boravi na tom području. Tako se daje prednost osobama čije plovilo pretežno boravi na području gdje se komunalni dio luke nalazi, a ne samo kraće razdoblje, u kojem slučaju bi svoja plovila mogli vezati isključivo na nautičkom dijelu luke temeljem ugovora o dnevnom ili tranzitnom vezu.

Slijedom navedenog, prebivalište nije uvjet za ishođenje stalnog veza na komunalnom dijelu luke otvorene za javni promet. Također, ne postoji zabrana dodjele stalnog veza na komunalnom dijelu luke otvorene za javni promet državljanima države članice Unije ili RH koji nemaju prebivalište u jedinici lokalne samouprave na čijem području se ta luka nalazi, pod uvjetom da je brod/brodica upisan u upisnik brodova ili očevidnik brodice nadležne lučke kapetanije ili ispostave.

Ministarstvo smatra da iz svega naprijed navedenog proizlazi kako nema diskriminacije s osnova prebivališta u postupku dodjele stalnog veza u komunalnom dijelu luke otvorene za javni promet, već je odredbama POKNL-a dana prednost vlasnicima plovila koji imaju prebivalište na području jedinice lokalne samouprave na kojem se ta luka nalazi. Kao razloge propisivanja upravo takvih kriterija za dodjelu komunalnog veza, Ministarstvo navodi ekonomske razloge u smislu poticanja lokalnog stanovništva na obavljanje tradicionalnih gospodarskih djelatnosti te potrebu zadovoljavanja socijalnih zahtjeva, u smislu zadržavanja lokalnog stanovništva na priobalju. Kao dodatan razlog navodi se i zadovoljavanje zahtjeva za održanjem reda u luci i sigurnosti plovidbe.<sup>31</sup>

---

<sup>31</sup> Vidjeti Očitovanje Ministarstva, str. 3.



Europska komisija prihvatila je odgovor koji je dostavila RH i odlučila je da neće pokretati službeni postupak zbog povrede prava Unije. Ipak, to ne sprječava Komisiju da promijeni svoje stajalište u slučaju da se pojave nove informacije u ovom predmetu.

### 3.1.2. Odluka hrvatskog suda vezano uz prvenstvo dodjele komunalnog veza

Visoki trgovački sud RH<sup>32</sup> odlučivao je po žalbi na odluku Trgovačkog suda u Rijeci u predmetu radi isplate brodske ležarine i protutužbi tuženika radi naknade štete koju potražuje od tužitelja, lučke uprave jer mu je uskratila pravo prvenstva na komunalni vez na koji smatra da je imao pravo temeljem čl. 5 POKNL-a jer je vlasnik obrta i vlasnik broda te ima prebivalište i sjedište obrta na području jedinice lokalne samouprave na kojem se luka nalazi i plovilo je upisano na području nadležne lučke kapetanije u svrhu obavljanja gospodarske djelatnosti ribarstva ili prijevoza putnika.

Zbog uskraćenog prava prvenstva na komunalni vez, tuženik-protutužitelj je morao vezati brod na operativnom dijelu luke i plaćati znatno višu naknadu s obzirom na to da se za korištenje veza u operativnom dijelu luke plaća brodska ležarina (članak 4. stavak 4. i članak 14. stavak 3. POKNL-a).<sup>33</sup>

Visoki trgovački sud RH (dalje: VTS) je naveo u presudi da je tuženik nedvojbeno koristio vez za svoja plovila u operativnom dijelu luke, kojim upravlja tužitelj, lučka uprava, zbog čega tužiteljev zahtjev za naplatu brodske ležarine smatra osnovanim. Vezano uz protutužbu, taj Sud smatra kako tuženik osnovano tvrdi da pravna osnova protutužbenog zahtjeva nije stjecanje bez osnove, jer iz činjeničnih navoda protutužbe i tuženikovih navoda danih tijekom postupka proizlazi kako je protutužbeni zahtjev zasnovan na tvrdnjama da je tužitelj nezakonito postupao glede dodjele veza jer mu je umjesto komunalnog veza za koji tuženik smatra da mu pripada na temelju POKNL-a dodijelio operativni vez.<sup>34</sup> Slijedom navedenog, VTS smatra da je pravna osnova tužbenog zahtjeva naknada štete koju tuženik-protutužitelj smatra da je pretrpio zbog nezakonitog postupanja tužitelja-protutuženika koja se ogleda u znatno višoj naknadi za operativni vez koju je tuženik platio tužitelju-protutuženiku od one koju bi platio da mu

<sup>32</sup> Vidjeti presudu u predmetu broj Pž-1395/2013-3, 13. srpnja 2016.

<sup>33</sup> Brodsku ležarinu plaća brod/brodica/jahta/plovni objekt kad koristi operativni dio luke u bilo koju svrhu, osim radi ukrcavanja ili iskrcavanja putnika, tereta i vozila, osim plovila u javnom pomorskom prijevozu iz članka 4. ovog Pravilnika (članak 14. stavak 3. POKNL-a).

<sup>34</sup> Sud je otklonio prigovor promašene pasivne legitimacije istaknuvši da odluka o dodjeli komunalnog veza nije upravni akt i ne spada u javne ovlasti lučke uprave pa RH ne bi bila pasivno legitimirana u ovom predmetu.

je tužitelj-protutuženik omogućio korištenje komunalnog veza. Odgovornost za štetu nastaje pod pretpostavkama da je osoba odgovorna za štetu počinila protupravnu radnju zbog koje je nastala šteta osobi koja traži popravak ili naknadu štete i ako postoji uzročna veza između štetne radnje i štete kao posljedice. Prema članku 1045. Zakona o obveznim odnosima<sup>35</sup> da bi neka osoba odgovarala za štetu trebaju biti kumulativno ispunjene sve pretpostavke za takvu odgovornost: šteta, štetna radnja, protupravnost i uzročna veza između štete i štetne radnje.

VTS je presudio u korist lučke uprave. Stajalište je VTS-a kako tuženik-protutužitelj nije dokazao postojanje protupravnosti kao jedne od pretpostavki izvanugovorne odgovornosti za štetu, bez koje nema ni odgovornosti tužitelja-protutuženika za naknadu štete. Da bi se mogao pozvati na pravo prvenstva, Sud smatra da je tuženik „trebao dokazati da je tužitelj imao slobodan komunalni vez i da ga nije dodijelio njemu nego drugoj osobi u odnosu na koju tuženik ima prioritet.“ Ovakvo, prema mišljenju VTS-a, tuženik-protutužitelj zapravo traži naknadu štete zbog toga što mu tužitelj-protutuženik nije dodijelio komunalni vez, a da prije toga uopće nije dokazao ima li slobodnih vezova u komunalnom dijelu luke i je li tužitelj dodijelio nekoj drugoj osobi komunalni vez, iako ta osoba nije imala prvenstvo pred tuženikom-protutužiteljem, odnosno da je tužitelj-protutuženik postupao protivno POKNL-u prilikom dodjeljivanja veza.

Smatramo kako je u ovom predmetu Sud neopravdano prebacio teret dokaza na tuženika-protutužitelja koji nije mogao znati ima li slobodnih vezova u komunalnom dijelu luke i kome je sve tužitelj dodijelio komunalni vez, odnosno imaju li te osobe prvenstvo pred njim. Jedini koji raspolaže svim relevantnim podacima vezano uz dodjelu komunalnih vezova je tužitelj-protutuženik, odnosno lučka uprava nadležna za njihovu dodjelu od koje je Sud trebao zatražiti te podatke.

#### **4. PROPISI PRAVA TRŽIŠNOG NATJECANJA PRIMJENJIVI NA PITANJA PRUŽANJA USLUGA U NAUTIČKOM TURIZMU U HRVATSKIM LUKAMA**

Kao što je već ranije spomenuto, posebice u posljednjem desetljeću, pored luka nautičkog turizma, i luke otvorene za javni promet i sportske luke započele su pružati usluge u nautičkom turizmu. Posljednje dvije vrste luka pružaju poglavito usluge veza nautičkih plovila. U tom kontekstu postavlja se pitanje jesu li te luke međusobno u odnosu konkurencije. U pravu tržišnog natjecanja koristi se koncept mjerodavnog tržišta kako bi se identificirali proizvodi usluge

---

35 Narodne novine br. 35/2005, 41/2008, 125/2011, 78/2015, 29/2018.

i poduzetnici koji su izravni konkurenti. Odredbom članka 7. Zakona o zaštiti tržišnog natjecanja,<sup>36</sup> mjerodavno tržište definirano je kao tržište određene robe koja je predmet obavljanja djelatnosti poduzetnika na određenom zemljopisnom području. Mjerodavno tržište, sukladno odredbi članka 4. Uredbe o načinu utvrđivanja mjerodavnog tržišta,<sup>37</sup> utvrđuje se tako da se utvrdi njegova proizvodna dimenzija (mjerodavno tržište u proizvodnom smislu) i zemljopisna dimenzija (mjerodavno tržište u zemljopisnom smislu).<sup>38</sup> Temeljem članka 5. Uredbe o mjerodavnom tržištu, mjerodavno tržište u proizvodnom smislu obuhvaća sve proizvode i/ili usluge za koje potrošači smatraju da su međusobno zamjenjivi s obzirom na njihove bitne značajke, cijenu ili način uporabe, odnosno navike potrošača. Pitanje jesu li dva ili više proizvoda i/ili usluge u dostatnoj mjeri slična po svojim funkcionalnim obilježjima da se mogu smatrati zamjenjivima činjenično je pitanje. Kod utvrđivanja mjerodavnog tržišta veliki je problem što tržišta često nemaju jasne granice zbog toga što jedan proizvod i/ili usluga često neće na zadovoljavajući način ispunjavati funkciju drugog proizvoda i/ili usluge ili se zbog određenih obilježja ne može smatrati njegovom prikladnom zamjenom.<sup>39</sup> Zbog toga se prilikom utvrđivanja granica mjerodavnog tržišta u pravu tržišnog natjecanja koristi niz analitičkih metoda od kojih je najznačajnija tzv. analiza križne elastičnosti potražnje. Tim se testom dobiva odgovor na pitanje čine li pojedini zamjenski proizvodi i/ili usluge mjerodavno tržište.<sup>40</sup> U konkretnom slučaju, ulaskom na tržište usluga u nautičkom turizmu luka otvorenih za javni promet i sportskih luka, koje te usluge nude po povoljnijim cijenama, značajan broj nautičara odlučio se za privez svojih plovila u tim lukama za vrijeme svog boravka u RH. Međutim, treba napomenuti kako ne postoje službeni podaci o točnom broju plovila nautičkog turizma koja su bila privezana u hrvatskim lukama otvorenim za javni promet i sportskim lukama, već su samo objavljeni podaci o broju vezova

36 Narodne novine br. 79/2009, 80/2013.

37 Uredba o načinu utvrđivanja mjerodavnog tržišta (Narodne novine br. 9/2011; dalje: Uredba o mjerodavnom tržištu).

38 Prema članku 6. Uredbe o mjerodavnom tržištu, mjerodavno tržište u zemljopisnom smislu obuhvaća zemljopisno područje na kojem poduzetnici sudjeluju u ponudi ili nabavi proizvoda i/ili usluga. Mjerodavno tržište u zemljopisnom smislu u ovom slučaju obuhvaća područje luka smještenih na morskoj obali i otocima RH.

39 Vidjeti, Butorac Malnar, V.; Pecotić Kaufman, J.; Petrović, S., *Pravo tržišnog natjecanja*, Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb, 2013., str. 98-99.

40 Prema tom testu pretpostavlja se da je neki proizvod zamjenjiv, odnosno supstitut, naročito u sljedećim slučajevima: a) kad se može razumno predvidjeti da će kupci, odnosno potrošači mjerodavnog proizvoda prihvatiti drugi, na tržištu već raspoloživ i prisutan proizvod kao odgovor ili reakciju na hipotetički malo (5 do 10%), ali trajno povećanje cijena mjerodavnog proizvoda; i/ili (b) kad se može razumno predvidjeti da će kupci odnosno potrošači mjerodavnog proizvoda prihvatiti istovjetan, odnosno srodan proizvod drugog dobavljača kao odgovor ili reakciju na hipotetički malo (5 do 10%), ali trajno povećanje cijena mjerodavnog proizvoda. Vidjeti Uredbu o mjerodavnom tržištu, članak 9. stavak 2.

raspoloživih u tim lukama za 2017. godinu.<sup>41</sup> Kada je riječ o navikama potrošača (u ovom slučaju nautičara) značajno je istraživanje Hrvatskog instituta za turizam o stavovima i potrošnji nautičara u Hrvatskoj u 2017. godini. Istraživanje je provedeno na uzorku od 1666 ispitanika-nautičara iz 14 glavnih emitivnih zemalja, od srpnja do listopada 2017., u 25 marina i osam luka otvorenih za javni promet duž hrvatske obale i na otocima.<sup>42</sup> Podaci su prikupljeni osobnim intervjuom. Istraživanje je pokazalo da nautičari ostvaruju u prosjeku deset noćenja na putovanju/plovidbi nautičkim plovilom, od čega šest u marinama, dvije u mjesnim lučicama (lukama otvorenim za javni promet ili sportskim lukama), dvije na bovi ili sidru izvan luka/marina. Iz istraživanja proizlazi kako nautičari, pored marina (koji su najzastupljenije), redovito odabiru i luke otvorene za javni promet i sportske luke te sidrišta i privezišta izvan lučkog područja za smještaj tijekom boravka u RH.

U svezi s tim, treba istaknuti kako se u lukama nautičkog turizma, osobito marinama, pored usluga najma veza pruža i niz popratnih usluga.<sup>43</sup> Nadalje, istraživanjem u okviru projekta DELICROMAR, kojim je obuhvaćeno 37 marina u RH, utvrđeno je da marine u svojoj poslovnoj praksi pružaju uslugu ustupanja mjesta za siguran vez te održavanja veza u sigurnom i ispravnom stanju, kao i ostalih objekata lučke infrastrukture. A usluga marine može uključivati i nadziranje plovila na vezu, kao i ispunjenje drugih dodatnih radova i usluga.<sup>44</sup> Štoviše, prema PORKLNT-u, jedino je za marine (neovisno o kategoriji) predviđena obveza mornarsko-čuvarske službe 24 sata dnevno. Te se usluge ne pružaju u lukama otvorenim za javni promet i sportskim lukama, što ima za posljedicu nižu razinu sigurnosti plovila na vezu u tim lukama.

S druge strane, usluge najma veza za nautička plovila u lukama otvorenim za javni promet i sportskim lukama nude se po znatno povoljnijim cijenama nego u lukama otvorenim za javni promet. Iako nisu objavljeni točni podaci o broju nautičkih plovila privezanih u lukama otvorenim za javni promet u Hrvatskoj,

41 Prema podacima ministarstva nadležnog za pomorstvo u 2017. godini bilo je 24 676 vezova u lukama otvorenim za javni promet, od toga 2405 nautičkih vezova, i 7500 vezova u sportskim lukama. Izvor: Ercegovac, B., *Novi Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama – utjecaj na nautički sektor*, usmena prezentacija Zagreb Boat Show 2018., 21. veljače 2018.

42 Marušić, Z.; Horak, S.; Sever, I., *Stavovi i potrošnja nautičara u Hrvatskoj u 2017.*, studija, Institut za turizam, 2018., str. 11.

43 Primjerice, usluge pića, napitaka, hrane, trgovačke, sportske, servis, opskrbu gorivom i slično, u luci nautičkog turizma može pružati pravna ili fizička osoba koja posluje lukom ili druga pravna ili fizička osoba sukladno posebnom propisu (članak 19. stavak 1. PORKLNT-a).

44 Skorupan Wolff, V.; Petrinović, R.; Mandić, N., *Marina Operator's Obligations from the Contract of Berth according to the Business Practices of Croatian Marinas, 7th International Maritime Science Conference, IMSC 2017, Book of Proceedings*, Vidan, P. et al. (ur.), Pomorski fakultet Sveučilišta u Splitu, Split, 2017., str. 104-111.

u praksi je prisutan rast potražnje nautičara za uslugama najma veza nautičkih plovila u lukama otvorenim za javni promet i sportskim lukama.

Iz svega naprijed navedenog može se izvesti zaključak kako usluge u nautičkom turizmu, u lukama nautičkog turizma i ostalim lukama u kojima se one pružaju u RH, njihovi potrošači (nautičari) smatraju supstitutima,<sup>45</sup> usprkos tome što su one po svojim obilježjima različite te se u lukama otvorenim za javni promet i sportskim lukama ne pružaju mnoge popratne usluge iz spektra turističkih usluga u nautičkom turizmu, već samo usluga veza plovila. Slijedom navedenog, može se izvesti zaključak kako su luke nautičkog turizma i luke otvorene za javni promet te sportske luke u međusobnom odnosu konkurencije.

## **5. TUMAČENJE ODREDBI ZAKONA O PDV-u RH I ZPDML-a U SKLADU S PRAVOM EU-a**

Ovisno o namjeni i značaju morskih luka za RH, njihovi operatori imaju različit pravni oblik. Međutim, u nekim slučajevima oni pružaju istu vrstu usluga. Usprkos tome, na njih se primjenjuju različita pravna pravila, čak i kada je riječ o pružanju iste vrste usluga.

Usluge (djelatnosti) u nautičkom turizmu su djelatnosti gospodarske prirode kojima se ostvaruje dobit. Zbog toga bi svi lučki operatori koji ih pružaju trebali plaćati poreze kako bi se izbjeglo narušavanje tržišnog natjecanja na tržištu usluga u nautičkom turizmu u RH dodjeljivanjem državnih potpora u obliku oslobođenja od plaćanja poreza. Operatori luka nautičkog turizma su, u pravilu, trgovačka društva koja plaćaju porez na dobit i porez na dodanu vrijednost (dalje: PDV). Za razliku od njih, lučke uprave u lukama otvorenim za javni promet ne plaćaju poreze jer važeći ZPDML (članak 48. stavak 3.) propisuje da su one neprofitne, iako u praksi ostvaruju dobit. Kada je riječ o oporezivanju sportskih luka, unatoč tome što ZPDML propisuje da sportske luke u obavljanju djelatnosti ne mogu stjecati dobit (članak 81. stavak 3. ZPDML-a), u praksi su zabilježeni slučajevi da je inspekcijским nadzorom Ministarstva financija utvrđeno kako sportske luke obavljaju gospodarske djelatnosti i ostvaruju dobit pa im je naplaćen PDV i porez na dobit.

<sup>45</sup> Zamjenski proizvod i/ili usluga (supstitut) je proizvod i/ili usluga koji s obzirom na svoje bitne značajke, cijenu ili način uporabe ili navike potrošača može zamijeniti drugi (mjerodavni) proizvod i/ili uslugu te tako zadovoljiti istorodnu potrebu kupca i/ili potrošača (članak 2.f Uredbe o mjerodavnom tržištu).

Prema članku 6. stavku 5. Zakona o PDV-u<sup>46</sup> poreznim obveznicima ne smatraju se tijela državne vlasti, tijela državne uprave, tijela i jedinice lokalne i područne (regionalne) samouprave, komore te druga tijela s javnim ovlastima i u slučaju kada ubiru pristojbe, naknade i druga plaćanja u vezi s obavljanjem djelatnosti ili transakcija u okviru svog djelokruga ili ovlasti. Ako bi obavljanje tih djelatnosti kao da nisu porezni obveznici dovelo do znatnog narušavanja načela tržišnog natjecanja kod obavljanja takvih djelatnosti ili transakcija, ta se tijela smatraju poreznim obveznicima u vezi s tim djelatnostima ili transakcijama. Međutim, ako ta tijela obavljaju djelatnosti iz Dodatka I. Zakona o PDV-u, smatrat će se poreznim obveznicima, osim ako ih obavljaju u zanemarivom opsegu. U Dodatku I. Zakona o PDV-u, između ostalih, nabrojane su i lučke djelatnosti. Dakle, iz odredbi ovog članka proizlazi kako se pružatelji lučkih usluga (uključujući i pružatelje usluga veza, kao podvrste lučkih usluga) smatraju poreznim obveznicima, osim ako te djelatnosti obavljaju u zanemarivom opsegu. Odredba članka 6. stavak 5. hrvatskog Zakona o PDV-u usklađena je s člankom 13. Direktive 2006/112/EZ o zajedničkom sustavu poreza na dodanu vrijednost.<sup>47</sup>

Obavljanjem djelatnosti u opsegu koji nije zanemariv smatraju se sve isporuke u vrijednosti većoj od 300 000 HRK. U tom smislu, pristojbe za vez naplaćene od korisnika luke za pružene usluge veza od strane lučke uprave, veće od 300 000 HRK trebale bi podlijegati PDV-u.<sup>48</sup>

Pored toga, u skladu sa sudskom praksom europskih sudova,<sup>49</sup> Europska komisija je u nizu odluka zauzela stajalište da izgradnja i gospodarsko korištenje lučke infrastrukture predstavlja gospodarsku djelatnost.<sup>50</sup> Posljedično, čak se i

46 Narodne novine br. 73/2013, 99/2013, 148/2013, 153/2013, 143/2014, 115/2016, 106/2018.

47 Vidjeti članak 13. te Direktive, SL L 347, 11. 12. 2006., str. 1.

48 Vidjeti, Ministarstvo financija, Porezna uprava, Mišljenje Središnjeg ureda, *Lučke uprave – upis u registar obveznika poreza na dodanu vrijednost*, Broj klase: 410-19/14-01/217, Uredžbeni broj: 513-07-21-01/14-2, 13. ožujka 2014. i članak 90. Zakona o PDV-u.

49 Vidjeti presudu od 12. prosinca 2000. u predmetu, *Aéroports de Paris protiv Komisije*, T-128/98, EU: T:2000:290, paragraf 125., potvrđenu presudom Suda EU od 24. listopada 2002. u predmetu, *Aéroports de Paris protiv Komisije*, C-82/01 P, EU:C:2002:617, te presudu od 17. prosinca 2008. u predmetu, *Ryanair protiv Komisije*, T-196/04, EU:T:2008:585, paragraf 88.

50 Vidjeti, na primjer, Odluku Komisije od 15. prosinca 2009. u predmetu državne potpore C 39/2009 (ex N 385/2009) – Latvija – javno financiranje lučke infrastrukture u Luci Ventšpils (SL C 62, 13. 3. 2010., str. 7.); Odluku Komisije od 15. 6. 2011. u predmetu državne potpore SA.30381 (N 44/2010) – Latvija – Javno financiranje lučke infrastrukture u Krievu Sala (SL C 215, 21. 7. 2011., str. 2.); Odluku Komisije od 22. veljače 2012. u predmetu državne potpore SA.30742 (N 137/2010) – Litva – Izgradnja infrastrukture za trajektni terminal u Klaipedi (SL C 121, 26. 4. 2012., str. 1.); Odluku Komisije od 2. srpnja 2013. u predmetu državne potpore SA.35418 (2012/N) – Grčka – Proširenje Luke Pirej (SL C 256, 5. 9. 2013., str. 2.); Odluku Komisije od 18. rujna 2013. u predmetu državne potpore SA.36953 (2013/N) – Španjolska – Lučka kapetanija Bahía de Cádiz (SL C 335, 5. 9. 2013., str. 5.); Odluku Komisije od 18. prosinca 2013. u predmetu državne potpore SA.37402 – Mađarska – Intermodalni razvoj Slobodne luke Budimpešta

javne luke trebaju smatrati poreznim obveznicima u slučajevima kada obavljaju te vrste djelatnosti. Iz navedenog proizlazi kako su lučke uprave u lukama otvorenim za javni promet poduzetnici u smislu prava tržišnog natjecanja jer obavljaju gospodarske djelatnosti. Naime, prema pravu tržišnog natjecanja EU-a definicija poduzetnika ne ovisi o njegovom pravnom statusu prema domaćem pravu, nego o djelatnostima koje on obavlja. U skladu sa sudskom praksom Suda EU-a „konceptom poduzetnika obuhvaćen je svaki subjekt koji obavlja gospodarsku djelatnost, bez obzira na njegov pravni oblik i način na koji se financira.”<sup>51</sup> Gospodarska djelatnost svaka je djelatnost koja se sastoji od ponude robe ili usluga na tržištu.

Kao što je ranije navedeno, prema važećem ZPDML-u, lučka uprava je neprofitna pravna osoba čije je osnivanje, ustrojstvo i djelatnost uređeno tim Zakonom. Nadalje, ZPDML propisuje da se, ako tim Zakonom nije drugačije određeno, na lučku upravu primjenjuju propisi o ustanovama (članak 48. stavak 3. i 5. ZPDML-a). Prema Zakonu o ustanovama<sup>52</sup> (članak 1. stavak 2. Zakona o ustanovama) ustanova se osniva za trajno obavljanje djelatnosti odgoja i obrazovanja, znanosti, kulture, informiranja, športa, tjelesne kulture, tehničke kulture, skrbi o djeci, zdravlja, socijalne skrbi, skrbi o invalidima i druge djelatnosti, ako se ne obavljaju radi stjecanja dobiti. Ako u obavljanju svoje djelatnosti ustanova ipak ostvari dobit, ta se dobit može upotrijebiti isključivo za obavljanje i razvoj djelatnosti ustanove u skladu s aktom o osnivanju i statutom ustanove. Pored toga, osnivač ustanove može odlučiti da dobit ustanove upotrijebi za razvoj i obavljanje djelatnosti druge ustanove kojoj je osnivač (članak 57. stavak 2. i 3. Zakona o ustanovama).

Nesporno je da lučke uprave u lukama otvorenim za javni promet u RH uz poslove državne uprave koji su im povjereni kao pravnim osobama s javnim ovlastima<sup>53</sup> nude usluge veza nautičkih plovila na tržištu te ostvaruju dobit koja

(SL C 141, 9. 5. 2014., str. 5.); Odluku Komisije od 17. listopada 2012. u predmetu državne potpore SA.34501 – Njemačka – Proširenje luke unutarnjih plovnih putova Königs Wusterhausen/Wildau (SL C 176, 21. 6. 2013., str. 1.); Odluku Komisije od 1. listopada 2014. u predmetu državne potpore SA.38478 – Mađarska – Razvoj javne luke Győr-Gönyű (SL C 418, 21. 11. 2014., str. 9.). Vidjeti i Odluku Komisije od 20. listopada 2004. u predmetu državne potpore N 520/2003 – Belgija – Financijska potpora za radove na infrastrukturi flamanskih luka (SL C 176, 16. 7. 2005., str. 12.).

51 Vidjeti presudu u od 23. travnja 1991. u predmetu *Höfner i Elser protiv Macroton*, C-41/90, EU:C:1991:161, paragraf 21.

52 Narodne novine br. 76/1993, 29/1997, 47/1999, 35/2008.

53 Prema članku 50. ZPDML-a to su osobito: briga o gradnji, održavanju, upravljanju, zaštiti i unapređenju pomorskog dobra koje predstavlja lučko područje, gradnja i održavanje lučke podgradnje koje se financira iz proračuna osnivača lučke uprave, osiguravanje trajnog i nesmetanog obavljanja lučkog prometa, tehničko-tehnološkog jedinstva i sigurnost plovidbe, osiguravanje pružanja usluga od općeg interesa ili za koje ne postoji gospodarski interes drugih gospodarskih subjekata te usklađivanje i nadzor rada ovlaštenika koncesije koji obavljaju gospodarsku djelatnost na lučkom području.

nije oporeziva, što im omogućava da usluge veza nautičkih plovila i druge usluge u nautičkom turizmu mogu nuditi po znatno nižim cijenama nego luke nautičkog turizma. Slijedom navedenog, luke otvorene za javni promet nalaze se u povoljnijem konkurentnom položaju u odnosu na luke nautičkog turizma na tržištu usluga u nautičkom turizmu u Hrvatskoj.

U kontekstu odnosa konkurencije luka otvorenih za javni promet i luka nautičkog turizma na tržištu usluga u nautičkom turizmu u Hrvatskoj treba razmotriti i načine financiranja tih dvaju vrsta luka. Luke nautičkog turizma financiraju se isključivo sredstvima njihovih operatora, odnosno koncesionara luke nautičkog turizma. S druge strane, luke otvorene za javni promet osim vlastitim sredstvima financiraju se i sredstvima koja dobivaju od osnivača svojih lučkih uprava (u slučaju luka od osobitog, međunarodnog gospodarskog interesa za RH to je država, a kod luka županijskog i lokalnog značaja županija). Međutim, članak 61. stavak 1. ZPDML-a predviđa da se sredstvima iz proračuna osnivača lučke uprave može financirati isključivo gradnja i održavanje lučke podgradnje (infrastrukture). O pitanju javnog financiranja lučke infrastrukture Opći sud odlučivao je u spojenim predmetima T-443/08 i T-455/08 *Leipzig-Halle*. Iz odluke tog Suda proizlazi da „izgradnja infrastrukture koja će se komercijalno iskorištavati predstavlja gospodarsku djelatnost”.<sup>54</sup> Zbog toga je Komisija u nizu predmeta zauzela stajalište kako je izgradnja i iskorištavanje određenih dijelova lučke infrastrukture gospodarska djelatnost u slučaju kada se ta infrastruktura može gospodarski iskorištavati. U takvim je slučajevima lučkoj upravi dodijeljena gospodarska prednost<sup>55</sup> u odnosu na njene konkurente zbog čega financiranje te infrastrukture može uključivati državnu potporu. Dakle, za postojanje državne potpore presudan je komercijalni karakter infrastrukture, odnosno mogućnost njenog gospodarskog iskorištavanja.<sup>56</sup> Iz toga proizlazi kako bilo koji oblik javnog financiranja

54 Presuda Općeg suda od 24. ožujka 2011. u spojenim predmetima *Freistaat Sachsen i Land Sachsen-Anhalt* (T-443/08) i *Mitteldeutsche Flughafen and Flughafen Leipzig-Halle* (T-455/08) protiv Komisije, EU: T:2011:117, posebno paragrafi 93 i 94, po žalbi potvrđena presudom Suda EU od 19. prosinca 2012., *Mitteldeutsche Flughafen and Flughafen Leipzig-Halle* protiv Komisije, C-288/11 P, EU:C:2012:821., posebno paragrafi 40-43. i 47.

55 Pojam prednosti ne obuhvaća samo koristi, nego i intervencije kojima se, u raznim oblicima, umanjuju troškovi koji su obično uključeni u proračun poduzeća. Vidjeti presude Suda EU u predmetima *De Gezamenlijke Steenkolenmijnen in Limburg* protiv *Visoke vlasti Europske zajednice za ugljen i čelik*, 30/59, ECLI:EU:C:1961:2, i *Adria-Wien Pipeline i Wietersdorfer & Peggauer Zementwerke* protiv *Finanzlandesdirektion für Kärnten*, C-143/99, EU:C:2001:598, paragraf 38.

56 U skladu sa sudskom praksom europskih sudova Europska komisija je rješavajući u predmetima o državnim potporama dodijeljenim za izgradnju lučke infrastrukture napustila tzv. kriterij selektivnosti infrastrukture, prema kojem se investicije u lučku infrastrukturu nisu smatrale državnim potporama, ako je pristup toj infrastrukturi dopušten svim njenim korisnicima pod jednakim uvjetima, kao temeljni kriterij za određivanje predstavlja li financiranje određene infrastrukture državnu potporu. Opširnije,



infrastrukture luka otvorenih za javni promet koja služi za pružanje usluga veza za nautička plovila u tim lukama ima karakter državne potpore jer je nedvojbeno riječ o infrastrukturi koja je izgrađena s ciljem gospodarskog iskorištavanja.<sup>57</sup> Kako u praksi često nije jednostavno utvrditi predstavlja li financiranje određene lučke infrastrukture državnu potporu, Komisija je 2017. godine izmjenama Opće uredbe o skupnom izuzeću (dalje: Uredba) određene vrste potpora dodijeljenih za financiranje lučke infrastrukture te infrastrukture u zračnim lukama proglasila kompatibilnima s pravilima Ugovora o funkcioniranju EU-a (dalje: UFEU),<sup>58</sup> ako ispunjavaju uvjete propisane tom Uredbom te ih je izuzela od obveze prethodne prijave Komisiji i njenog prethodnog odobrenja.<sup>59</sup> Pravila ove Uredbe zasnovana su na upravnoj praksi Europske komisije i sudskoj praksi europskih sudova vezanoj uz dodjelu ove vrste potpora. U Uredbi se koristi koncept „prihvatljivih troškova“, odnosno troškova čija je nadoknada od strane javnih tijela dopuštena te se neće smatrati državnom potporom. Prihvatljivim troškovima prema članku 56. b, stavku 2., uključujući troškove planiranja, smatraju se troškovi: a) ulaganja u gradnju, zamjenu ili nadogradnju infrastrukture morskih luka;<sup>60</sup> b) ulaganja u gradnju, zamjenu ili nadogradnju pristupne infrastrukture;<sup>61</sup> c) jaružanje. S druge strane, troškovi koji se odnose na djelatnosti koje nemaju veze s prijevozom, uključujući pogone industrijske proizvodnje aktivne u luci, urede ili prodavaonice, kao i nadgrađa (suprastrukturu), nisu prihvatljivi troškovi. Odredbe Uredbe

Bulum, B., Primjena pravila o državnim potporama Europske zajednice u segmentu morskih luka, *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, vol. 40, br. 163, 2009., str. 147.

57 Bulum, B., Zabranjeni sporazumi konkurenata i njihove specifičnosti u slučaju marina u Republici Hrvatskoj, *Zbornik radova 2. Međunarodne konferencije transportnog prava i prava osiguranja: Transportno pravo ususret budućnosti*, INTRANSLAW 2017, Čorić, D.; Radionov, N.; Čar, A. (ur.), Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb, 2017., str. 370.

58 SL C 202/47, (pročišćeni tekst), 7. 6. 2016.

59 Vidjeti Uredbu Komisije (EU) 2017/1084 od 14. lipnja 2017. o izmjeni Uredbe (EU) br. 651/2014 u vezi s potporama za infrastrukture luka i zračnih luka, pragova za prijavu potpora za kulturu i očuvanje baštine i za potpore za sportsku i višenamjensku rekreativnu infrastrukturu te regionalnih operativnih programa potpora za najudaljenije regije i o izmjeni Uredbe (EU) br. 702/2014 u vezi s izračunavanjem prihvatljivih troškova, SL L 156, 20. 6. 2017., str. 1.; Power, V. J. G., European Union state aid law and ports, *The Journal of International Maritime Law*, vol. 22, br. 3, 2016., str. 179-195; Bulum, B.; Mijatović, N.; Pijaca, M., Regulation of Investment Aid for European Union Airports - Could it Be Applied to Seaports?, *Current Issues in Maritime and Transport Law, Il Diritto Marittimo - Quaderni 2*, Musi, M.; Zunarelli, S. (ur.), Bonomo Editore, Bologna, 2016., str. 321.

60 Infrastruktura morskih luka je infrastruktura i oprema za pružanje lučkih usluga povezanih s prijevozom, npr. pristaništa koja se koriste za vezivanje brodova, obalni zidovi, lukobrani i plutajuće pontonske rampe za plimnim područjima, unutarnji bazeni, zemljište dobiveno nasipanjem i melioracijom, infrastruktura za alternativna goriva te infrastruktura za prihvat broskog otpada i ostataka tereta (članak 2. točka 157. Uredbe).

61 Pristupna infrastruktura je bilo koja vrsta infrastrukture nužne za pristup i ulazak korisnika pomorske ili luke unutarnjih plovnih putova s kopna ili mora i rijeke, posebno prilazne ceste, prilazne željezničke pruge, lukobrani, pristupni kanali i ustave (članak 2. točka 159. Uredbe).

izravno se primjenjuju u državama članicama Unije prilikom dodjele državnih potpora za financiranje lučke infrastrukture, zbog čega ih treba primijeniti i prilikom dodjele javnih sredstava morskim lukama u RH.

## 6. PRUŽANJE USLUGA U NAUTIČKOM TURIZMU U LUKAMA OTVORENIM ZA JAVNI PROMET *DE LEGE FERENDA*

Prema Prijedlogu ZPDML-a pružanje usluga u nautičkom turizmu u hrvatskim lukama otvorenim za javni promet županijskog i lokalnog značaja regulirano je tim zakonom, a ne više podzakonskim aktom, POKNL-om. To pokazuje da su nadležna tijela postala svjesna značaja koji ovo pitanje ima, što ocjenjujemo pozitivnim.

Prema članku 165. Prijedloga ZPDML-a na nautičkom dijelu luke kojim neposredno upravlja lučka uprava dozvoljen je isključivo prihvat nautičkih plovila u tranzitu. Duže zadržavanje nautičkih plovila, uključujući i zimovanje tih plovila u lukama otvorenim za javni promet županijskog i lokalnog značaja, više nije dopušteno. Ovom odredbom željelo se propisati da se usluge u nautičkom turizmu u lukama otvorenim za javni promet mogu pružati u ograničenom opsegu, kako ne bi došlo do prenamjene većeg dijela kapaciteta tih luka u prostor za nautičke vezove.

Kada je riječ o oporezivanju djelatnosti (usluga) veza nautičkih plovila u lukama otvorenim za javni promet, članak 165. stavak 3. Prijedloga ZPDML-a propisuje da se na nautičkom dijelu luke naplaćuje jedinstvena tarifa<sup>62</sup> na koju se obračunava PDV. Tako su lučke uprave stavljene u jednak položaj kao i operatori luka nautičkog turizma kada je riječ o oporezivanju PDV-om usluga veza nautičkih plovila koje one pružaju. To ne vrijedi za porez na dobit koji lučke uprave ne plaćaju, iako u praksi ostvaruju dobit. Za razliku od lučkih uprava operatori luka nautičkog turizma koji obavljaju iste djelatnosti, djelatnosti veza nautičkih plovila, ali u pravnom obliku trgovačkih društava, plaćaju porez na dobit koju ostvare obavljanjem tih djelatnosti.

Dodjelu komunalnih vezova uređuje članak 164. Prijedloga ZPDML-a. Kriteriji za dodjelu komunalnog veza propisani su u skladu sa stajalištem Europske komisije iznesenim u predmetu EU PILOT br. 7341/15/GROW,<sup>63</sup> te pravo prvenstva

---

62 Prema članku 62. ZPDML-a u lukama otvorenim za javni promet plaćaju se lučke tarife koje se sastoje od lučkih pristojbi i lučkih naknada. Pristojba za vez plaća se za ribarski brod, jahte, ribarske, športske ili druge brodice i plutajuće objekte. Lučke naknade plaćaju korisnici luke za dobivene usluge u lukama otvorenim za javni promet (članak 63. stavak 1.).

63 Opširnije vidjeti *supra* u točki 3.1.1.

imaju ponajprije vlasnici plovila koji imaju prebivalište ili sjedište na području jedinice lokalne samouprave čija plovila su upisana na području nadležne lučke kapetanije ili ispostave nadležne za tu luku u svrhu obavljanja gospodarske djelatnosti.<sup>64</sup> Drugi u redu prvenstva su vlasnici plovila koji imaju prebivalište na području jedinice lokalne samouprave čija plovila su upisana na području nadležne lučke kapetanije ili ispostave nadležne za tu luku u svrhu sporta i razonode. Naposljetku, treći u redu prvenstva su vlasnici čija plovila pretežito borave na tom području i upisana su na području nadležne lučke kapetanije ili ispostave, ako su ujedno i vlasnici nekretnine na istom području. Uvjet vlasništva nekretnine na području jedinice lokalne samouprave na kojem se komunalni dio luke nalazi nije bio predviđen prema POKNL-u. Taj je kriterij nadodan kako bi se omogućilo ostvarenje prava na komunalni vez osobama koje na tom području imaju nekretnine (u pravilu to su kuće za odmor), neovisno o prebivalištu ili državljanstvu, pod uvjetom da je njihovo plovilo upisano na području nadležne lučke kapetanije ili ispostave te da pretežito borave na tom području, a ne samo kraće razdoblje, u kojem slučaju bi oni mogli vezati svoja plovila isključivo na nautičkom dijelu luke otvorene za javni promet temeljem ugovora o dnevnom ili tranzitnom vezu.

Kako bi se spriječile zlouporabe, značajna izmjena predviđena je u stavku 2. tog članka u kojem je navedeno kako je u komunalnom dijelu luke dopuštena dodjela samo po jednog veza za pojedinog podnositelja zahtjeva. Cilj ovog pravila bio je da se, zbog prostorne ograničenosti luka otvorenih za javni promet, što većem broju vlasnika plovila upisanih na području nadležne lučke kapetanije ili ispostave nadležne za tu luku omogući ostvarivanje prava na komunalni vez i spriječi moguće zlouporabe u smislu da pojedini vlasnik (nerijetko čarter kompanija) ostvari pravo na komunalni vez za više plovila, zbog čega drugi vlasnici plovila ne bi mogli ostvariti to pravo niti za jedno plovilo.

## **7. PRUŽANJE USLUGA U NAUTIČKOM TURIZMU U SPORTSKIM LUKAMA DE LEGE LATA ET DE FACTO**

Sportske luke definirane su u UORL-u (podzakonski akt ZPDML-a), kao luke posebne namjene koje služe za vez brodice upisanih u hrvatski očevidnik brodice s namjenom sporta i razonode koje su u vlasništvu članova udruge (sportske) ili same udruge koja ima koncesiju za luku (članak 10. stavak 1. točka 4. UORL-a). ZPDML regulira sportske luke člankom 81. koji propisuje da se koncesija za sportsku luku može dodijeliti samo udruzi za obavljanje sportske djelatnosti, odnosno

<sup>64</sup> Za razliku od odredbe POKNL-a, Prijedlogom ZPDML-a više se ne daje prednost vlasnicima brodova koji obavljaju gospodarske djelatnosti ribarstva i prijevoza putnika.

sportskoj udruzi i da se sportska luka može koristiti samo za članove udruge te u obavljanju djelatnosti ne može stjecati dobit. Zakon o udrugama (dalje: ZOU, čl. 9.)<sup>65</sup> propisuje da se udruga ne osniva sa svrhom stjecanja dobiti (za svoje članove ili treće), ali može obavljati gospodarsku djelatnost, sukladno zakonu i njenom statutu. Ako obavljanjem gospodarskih djelatnosti udruga ipak ostvari dobit, ona se može koristiti samo za ostvarivanje ciljeva i obavljanje djelatnosti određenih statutom udruge, u skladu sa zakonom (članak 31. stavak 2. ZOU-a). Odredbe iz čl. 9. ZOU-a, koje udrugama dopuštaju stjecanje dobiti, nisu u suglasnosti sa ZPDML-om, koji to sportskim udrugama ovlaštenicima koncesija u sportskim lukama izričito zabranjuje.<sup>66</sup> Primjenom načela *lex specialis derogat legi generali*, u slučaju sportskih luka, prednost trebaju imati odredbe posebnog propisa ZPDML-a, koje zabranjuju stjecanje dobiti sportskim udrugama kao ovlaštenicima koncesije za posebnu upotrebu sportske luke.<sup>67</sup>

Specifičnost sportskih luka jest da se te luke iskorištavaju temeljem koncesije za posebnu upotrebu pomorskog dobra, za razliku od luka nautičkog turizma kod kojih se dodjeljuje koncesija za gospodarsko korištenje pomorskog dobra.<sup>68</sup> Najznačajnija razlika između gospodarskog korištenja i posebne upotrebe pomorskog dobra proizlazi iz ZPDML-a (članak 17. stavci 1. i 2.) prema kojem se koncesija za gospodarsko korištenje pomorskog dobra dodjeljuje na temelju provedenoga javnog prikupljanja ponuda, a koncesija za posebnu upotrebu pomorskog dobra dodjeljuje se na zahtjev. Za razliku od javnog prikupljanja ponuda kod kojeg je davatelj koncesije dužan javno objaviti odluku o javnom prikupljanju ponuda, zbog čega postoji mogućnost natjecanja svih zainteresiranih poduzetnika, kod dodjele koncesije na zahtjev, davatelj koncesije izravno dodjeljuje koncesiju pojedinom poduzetniku, zbog čega ne postoji ni mogućnost natjecanja drugih zainteresiranih poduzetnika. Pored toga, ZPDML (članak 28. stavak 3.)

65 Zakon o udrugama, Narodne novine br. 74/2014, 70/2017.

66 Sportska luka može se koristiti samo za članove udruge te u obavljanju djelatnosti ne može stjecati dobit (članak 81. stavak 3. ZPDML-a).

67 Opširnije vidjeti Panžić, T., Sportske luke u zakonodavstvu Republike Hrvatske, *Zbornik radova Pravno fakulteta u Splitu*, vol. 47, br. 3, 2010., str. 647-675.

68 O tome drugačije stajalište ima Mišić koji smatra kako je neprijeporno da se prema odredbama važećeg ZPDML-a koncesija za korištenje sportske luke odnosi na gospodarsko korištenje pomorskog dobra, zbog čega se ona može dodijeliti isključivo temeljem javnog prikupljanja ponuda. Kako odredbama ZPDML-a to nije izričito regulirano, dosadašnja praksa dodjele koncesija za sportske luke je nekonzistentna. Vidjeti Mišić, Ž., Kritički osvrt u odnosu na važeće propise s prijedlogom mjera za kvalitetnije upravljanje pomorskim dobrom, *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, vol. 51, br. 166, 2012., str. 295-333. Prema ZPDML-u (članak 19. stavak 1.) pod posebnom upotrebom pomorskog dobra smatra se, između ostalog, gradnja na pomorskom dobru građevina za potrebe vjerskih zajednica, za obavljanje djelatnosti na području kulture, socijalne skrbi, odgoja i obrazovanja, znanosti, informiranja, športa, zdravstva, humanitarnih djelatnosti i druge djelatnosti koje se ne obavljaju radi stjecanja dobiti.

propisuje kako se naknade za koncesije dane radi posebne upotrebe pomorskog dobra određuju u simboličnom iznosu.<sup>69</sup> Slijedom navedenog, koncesije za sportske luke dodjeljuju se sportskim udrugama uz minimalnu koncesijsku naknadu, bez provođenja javnog prikupljanja ponuda kako bi se potaknulo obavljanje njihove djelatnosti koja ima općedruštvenu korist, a to je razvoj sporta. Zbog toga se država odriče znatnog dijela prihoda koji bi se mogao ostvariti dodjelom koncesija za gospodarsko korištenje tih dijelova pomorskog dobra. Uzimajući u obzir činjenicu da se kapaciteti sportskih luka u sve većoj mjeri koriste u gospodarske svrhe, postavlja se pitanje opravdanosti brojnih izuzetaka dopuštenih tim lukama, odnosno njihovim koncesionarima. Naime, sportske se luke *de facto* učestalo koriste za vez (i to ne samo dnevni ili tranzitni) plovila gospodarske namjene i plovila koja su u vlasništvu osoba (pravnih i fizičkih) koje nisu članovi udruge koja je ovlaštenik koncesije za posebnu upotrebu sportske luke. Iako vlasnici takvih plovila plaćaju tzv. komercijalnu cijenu veza koja je višestruko veća od cijene veza za članove sportske udruge, a takva praksa poslovanja sportskih luka opravdava se potrebom prikupljanja novca za potrebe sportske udruge i ulaganja u lučku infrastrukturu, riječ je o protuzakonitoj djelatnosti.<sup>70</sup> Hrvatska pravna doktrina zalaže se za donošenje pravnih pravila kojima bi se detaljno reguliralo poslovanje sportskih luka jer njihova sadašnja podreguliranost omogućuje zlouporabe. Predlagale su se dvije mogućnosti, a to su ili donošenje novih propisa kojima bi se omogućila djelomična komercijalizacija sportskih luka ili dosljedna primjena postojećih propisa koji sprječavaju njihovo gospodarsko iskorištavanje.<sup>71</sup>

## 8. PRUŽANJE USLUGA U NAUTIČKOM TURIZMU U SPORTSKIM LUKAMA *DE LEGE FERENDA*

Prema Prijedlogu ZPDML-a sportske luke regulirane su samo jednim njegovim člankom prema kojem je sportska luka definirana kao luka namijenjena pristajanju, čuvanju i održavanju brodice te objekata i opreme za sport (članak 176. stavak 1. Prijedloga ZPDML-a).

69 Izuzetak su koncesije gradnje infrastrukture (vodovodna, kanalizacijska, energetska i telefonska) u kojem slučaju se naknada utvrđuje kao za gospodarsku upotrebu pomorskog dobra, što smatramo opravdanim s obzirom na visoke profite koji se mogu ostvariti posebnom upotrebom te infrastrukture.

70 Vidjeti, Panžić, T., Sportske luke u zakonodavstvu Republike Hrvatske, *op. cit.*, str. 662. Panžić je u članku objavljenom još 2010. godine upozorio na brojne nepravilnosti u poslovanju sportskih luka u RH posebice na učestalo sklapanje ugovora o stalnom vezu (za godišnje ili polugodišnje razdoblje) za plovila u vlasništvu čarter kompanija u sportskim lukama te tzv. trgovanje vezovima u tim lukama odnosno učestalu praksu da članovi sportskih udruga svoje vezove iznajmljuju ili „prodaju“ vlasnicima plovila koji nisu članovi sportskih udruga ovlaštenika koncesije za posebnu upotrebu sportske luke.

71 Ibidem; Bulum, B., Zabranjeni sporazumi konkurenata i njihove specifičnosti u slučaju marina u Republici Hrvatskoj, *op. cit.* str. 376.

Za razliku od važećeg ZPDML-a, koncesija za sportsku luku prema Prijedlogu ZPDML-a može se dodijeliti pravnim osobama u sustavu sporta, neovisno o njihovom organizacijskom obliku<sup>72</sup>, koje se bave sportovima na ili u moru i koje imaju aktivne natjecatelje u najmanje tri uzrasne kategorije (članak 176. stavak 2. Prijedloga ZPDML-a). Dakle, ovlaštenici koncesije u sportskim lukama prema Prijedlogu ZPDML-a mogu biti ne samo sportske udruge nego i druge pravne osobe u sustavu sporta koje ispunjavaju Zakonom propisane uvjete, odnosno bave se sportovima na ili u moru i koje imaju aktivne natjecatelje u najmanje tri uzrasne kategorije. Slijedom navedenog, brisana je odredba važećeg ZPDML-a prema kojoj se sportska luka može koristiti samo za članove udruge, ali i odredba da ona u obavljanju djelatnosti ne može stjecati dobit. Prema Prijedlogu ZPDML-a koncesionar koji je dobio koncesiju za sportsku luku može ostvarivati dobit, ali je dužan ostvareni prihod namjenski koristiti za razvoj sporta i održavanje i unapređenje lučke infrastrukture (članak 176. stavak 3. Prijedloga ZPDML-a). Dakle, prema Prijedlogu ZPDML-a u slučaju sportskih luka riječ je o gospodarskom korištenju pomorskog dobra, a ne o njegovoj posebnoj upotrebi pa se pravnim osobama u sustavu sporta dodjeljuje koncesija za gospodarsko korištenje sportske luke, a ne odobrenje za posebnu upotrebu koje se prema članku 71. Prijedloga ZPDML-a dodjeljuje u slučaju posebne upotrebe pomorskog dobra, što je rezultat usklađivanja sa ZOK-om koji ne predviđa institut koncesija za posebnu uporabu. Prijedlogom ZPDML-a ne regulira se pitanje visine koncesijske naknade koja se naplaćuje za sportske luke. Naime, iz njegovog se teksta ne može iščitati hoće li se (kao do sada) koncesionarima tih luka naplaćivati niža koncesijska naknada od one za luke nautičkog turizma.<sup>73</sup>

Važna novina u odnosu na važeći ZPDML zasigurno je i to što više ne postoji mogućnost dodjele koncesije za sportsku luku izravno na zahtjev, već treba provesti postupak dodjele koncesije sukladno ZPDML-u. Ovaj prijedlog nadležnog ministarstva ocjenjujemo pozitivnim zbog toga što se u slučaju dodjele koncesije za sportske luke neka od najatraktivnijih područja RH daju na višegodišnje korištenje pojedinim pravnim osobama u sustavu sporta. Ukidanjem mogućnosti dodjele koncesije na zahtjev potiče se konkurencija među pravnim osobama u sustavu sporta.

---

72 Smatramo kako bi u ovoj odredbi umjesto pojma „organizacijski oblik“ trebalo koristiti termin pravni oblik pravnih subjekata.

73 Prijedlog ZPDML-a propisuje da se naknada za koncesiju utvrđuje prema metrima četvornim pomorskog dobra (kopneni i morski dio) danog u koncesiju te kako će Vlada Republike Hrvatske donijeti uredbu kojom će se utvrditi minimalni iznosi naknade za koncesiju u ovisnosti o namjeni koncesije, zonama, stupnju isključenja opće upotrebe te sadržaju ponude i kriterijima za ocjenjivanje ponuda. (članak 84. stavak 1. i 2. Prijedloga ZPDML-a).

Kao što je prethodno navedeno, iz odredbe članka 176. Prijedloga ZPDML-a proizlazi kako se sportske luke mogu baviti gospodarskom djelatnošću i ostvarivati dobit, ali pod uvjetom da njihovi koncesionari ostvareni prihod koriste za namjenu propisanu tim zakonom. S druge strane, sportska luka definirana je kao luka namijenjena pristajanju, čuvanju i održavanju brodice te objekata i opreme za sport. Iz navedenog proizlazi da će u sportskim lukama, ako ovaj Prijedlog ZPDML-a stupi na snagu, na vezu smjeti biti isključivo brodice namijenjene za sport te da se njihovi koncesionari neće smjeti baviti pružanjem usluga veza nautičkih plovila. Naime, prema važećem ZPDML-u operatorima sportskih luka, sportskim udrugama omogućene su povlastice, koje se sastoje u dodjeljivanju koncesije za sportske luke uz minimalnu koncesijsku naknadu, izravno na zahtjev, bez provođenja javnog prikupljanja ponuda kako bi se potaknulo obavljanje sportskih djelatnosti za koje su one namijenjene. Međutim, kako te udruge obavljaju i gospodarske djelatnosti, uključujući i usluge veza nautičkih plovila, time se potiče i obavljanje gospodarskih djelatnosti (usluga), uključujući i pružanje usluga veza nautičkih plovila te drugih usluga u nautičkom turizmu koje se pružaju u sportskoj luci. Posljedično, operatorima sportskih luka dodijeljena je gospodarska prednost u odnosu na operatore luka nautičkog turizma kojima oni izravno konkuriraju, a kako je riječ o selektivnoj mjeri<sup>74</sup> ona predstavlja državnu potporu u smislu članka 107. UFEU-a. Međutim iz odredbi Prijedloga ZPDML-a nije u potpunosti jasno koje će vrste gospodarskih djelatnosti sportske luke moći pružati *de lege ferenda*, odnosno hoće li moći pružati i usluge najma veza nautičkih plovila.

Odgovor na ovo pitanje djelomično je sadržan u članku 178. Prijedloga ZPDML-a. Sukladno tom članku, pružanje usluga u nautičkom turizmu u okviru postojećih sportskih luka dopušteno je korištenjem instituta tzv. luka mješovite namjene. Prema Prijedlogu ZPDML-a (članak 178.) luka posebne namjene<sup>75</sup> može sadržavati dio sadržaja i/ili prostora (kopno i more) druge namjene. Takva luka mješovite namjene može sadržavati maksimalno dvije namjene. Primjenom ove odredbe dio lučkog područja sportskih luka mogao bi se prenamijeniti u luke nautičkog turizma. Smatramo kako bi to trebao biti manji dio kapaciteta sportske luke (maksimalno 20% njenog kapaciteta), a koncesionar sportske luke bi za te djelatnosti trebao plaćati PDV i porez na dobit. Također, za dio lučkog područja

74 Vidjeti presudu Suda EU od 15. studenog 2005. u predmetu *Italija protiv Komisije*, C-66/02, EU:C:2005:768, paragraf 94.

75 Namjene luka koje se mogu „miješati ili kombinirati“ unutar istog lučkog područja prema članku 178. Prijedloga ZPDML-a su brodogradilišna luka, industrijska luka, ribarska luka, luka nautičkog turizma i sportska luka.

namijenjenog pružanju usluga u nautičkom turizmu trebala bi se naplaćivati koncesijska naknada u visini one koju plaćaju koncesionari luka nautičkog turizma. Iz navedenog proizlazi kako će se usluge najma veza nautičkih plovila u sportskim lukama moći pružati prenamjenom dijela tih luka u luke nautičkog turizma.

## 9. ZAKLJUČAK

Specifičnost pružanja usluga u nautičkom turizmu je da se te usluge, po prirodi stvari mogu pružati jedino na morskoj obali ili u njenoj blizini, poglavito u lukama te sidrištima i privezištima izvan lučkog područja. Najveći tržišni udio na tržištu usluga u nautičkom turizmu imaju luke nautičkog turizma, koje su prema ZPDML-u namijenjene isključivo pružanju te vrste usluga. Prema važećim propisima pružanje usluga u nautičkom turizmu dopušteno je i u nautičkom dijelu luka otvorenih za javni promet. U praksi, ti se propisi ne poštuju pa se usluge u nautičkom turizmu pružaju i na komunalnom dijelu luka otvorenih za javni promet i u sportskim lukama. Kada je riječ o sportskim lukama treba naglasiti kako se, prema ZPDML-u koncesija za sportsku luku može dodijeliti samo udruzi za obavljanje sportske djelatnosti, odnosno sportskoj udruzi, a sportska se luka može koristiti samo za članove udruge te u obavljanju djelatnosti ne može stjecati dobit. Kako se kapaciteti sportskih luka u sve većoj mjeri koriste u gospodarske svrhe, postavlja se pitanje opravdanosti brojnih povlastica koje uživaju njihovi koncesionari, a koje se sastoje u dodjeljivanju koncesije za sportske luke uz minimalnu koncesijsku naknadu, izravno na zahtjev, odnosno bez provođenja javnog prikupljanja ponuda. Predstojećim izmjenama ZPDML-a obuhvaćeno je, između ostalog, i pružanje usluga u nautičkom turizmu u lukama otvorenim za javni promet i sportskim lukama. Sukladno članku 176. stavku 3. Prijedloga ZPDML-a sportske se luke mogu baviti gospodarskom djelatnošću i ostvarivati dobit, ali pod uvjetom da njihovi koncesionari ostvareni prihod koriste namjenski, za razvoj sporta i održavanje i unapređenje lučke infrastrukture. S druge strane, stavkom 1. tog članka, sportska luka definirana je kao luka namijenjena pristajanju, čuvanju i održavanju brodice te objekata i opreme za sport. Iz stavka 1. članka 176. proizlazi da će u sportskim lukama, ako ovaj Prijedlog ZPDML-a stupi na snagu, smjeti biti na vezu isključivo brodice namijenjene za sport te da se njihovi koncesionari neće smjeti baviti gospodarskom djelatnošću veza nautičkih plovila.

U svezi s pružanjem usluga u nautičkom turizmu u lukama otvorenim za javni promet treba naglasiti kako tim lukama upravljaju lučke uprave, a pružanje usluga u nautičkom turizmu u njima dopušteno je samo u ograničenom opsegu i isključivo na nautičkom dijelu tih luka. Budući da se usluge u nautičkom turizmu



u lukama otvorenim za javni promet pružaju u sve većem opsegu te se ostvaruje dobit koja nije zanemariva, postavlja se pitanje opravdanosti poreznih oslobođenja koja te luke uživaju kao i opravdanosti financiranja njihove infrastrukture od strane javnih tijela u skladu s člankom 61. stavkom 1. važećeg ZPDML-a.

Kada je riječ o oporezivanju djelatnosti (usluga) veza nautičkih plovila u lukama otvorenim za javni promet, članak 165. stavak 3. Prijedloga ZPDML-a propisuje da će se na nautičkom dijelu tih luka naplaćivati jedinstvena tarifa na koju će se obračunavati PDV. Tako su lučke uprave stavljene u jednak položaj kao i operatori luka nautičkog turizma kada je riječ o oporezivanju PDV-om usluga veza nautičkih plovila koje one pružaju. To ne vrijedi za porez na dobit koji lučke uprave ne plaćaju, iako u praksi ostvaruju dobit. Za razliku od lučkih uprava, operatori luka nautičkog turizma koji obavljaju iste djelatnosti, odnosno djelatnosti veza nautičkih plovila, ali u pravnom obliku trgovačkih društava, plaćaju porez na dobit koju ostvare obavljanjem tih djelatnosti.

Kako bi se spriječila zlouporabe instituta komunalnog veza u lukama otvorenim za javni promet, značajna izmjena predviđena je Prijedlogom ZPDML-a prema kojem je dopuštena dodjela samo po jednog veza u komunalnom dijelu luke za pojedinog podnositelja zahtjeva. Cilj ovog pravila bio je da se, zbog prostorne ograničenosti luka otvorenih za javni promet, što većem broju vlasnika plovila upisanih na području nadležne lučke kapetanije ili ispostave nadležne za tu luku omogućiti ostvarivanje prava na komunalni vez i spriječe moguće zlouporabe u smislu da pojedini vlasnik (nerijetko čarter kompanija) ostvari pravo na komunalni vez za više plovila, zbog čega drugi vlasnici plovila ne bi mogli ostvariti to pravo niti za jedno plovilo.

U svezi s pitanjem pravne regulacije pružanja usluga u nautičkom turizmu u lukama otvorenim za javni promet i sportskim lukama *de lege ferenda* više je opcija.

Kao prvo, ako će se te luke nastaviti baviti nautičkim turizmom tada bi sve povlastice koje su prema važećem ZPDML-u dodijeljene koncesionarima sportskih luka (dodjeljivanje koncesije za sportske luke uz minimalnu koncesijsku naknadu i izravno na zahtjev) i lučkim upravama (oslobođene od plaćanja poreza i javno financiranje lučke infrastrukture) trebalo ukinuti jer se tako potiče obavljanje gospodarskih djelatnosti, uključujući i djelatnost veza nautičkih plovila te drugih usluga u nautičkom turizmu koje se pružaju u tim lukama. Također, tako se operatorima sportskih luka i lučkim upravama u lukama otvorenim za javni promet daje gospodarska prednost u odnosu na operatore luka nautičkog turizma kojima oni izravno konkuriraju na tržištu usluga u nautičkom turizmu u

Hrvatskoj. Druga opcija je da se pružanje usluga u nautičkom turizmu u lukama otvorenim za javni promet i sportskim lukama dodijeli privatnim lučkim operatorima putem potkoncesije. Također, Prijedlog ZPDML-a omogućava pružanje usluga u nautičkom turizmu u okviru sportskih luka korištenjem instituta tzv. luka mješovite namjene. Prema članku 87. Prijedloga ZPDML-a potkoncesija je definirana kao pravni odnos koji nastaje između koncesionara i treće osobe u svrhu izgradnje i/ili gospodarskog korištenja dijela pomorskog dobra obuhvaćenog koncesijom radi obavljanja djelatnosti srodnih onima za koje je koncesija dodijeljena, a koje sam koncesionar ne može obavljati ili smatra da bi obavljanje takvih djelatnosti na koncesioniranom području bilo učinkovitije davanjem prava na gradnju i/ili obavljanje istih od strane treće osobe. Ovu opciju treba razmotriti budući da je izvjesno kako bi privatni lučki operatori koji imaju potrebna znanja i iskustvo u pružanju usluga u nautičkom turizmu i koji su spremni investirati u lučku infrastrukturu i suprastrukturu<sup>76</sup> pružali usluge u nautičkom turizmu učinkovitije nego lučke uprave ili sportske udruge i druge pravne osobe u sustavu sporta.

Prijedlog ZPDML-a također omogućava pružanje usluga u nautičkom turizmu u okviru postojećih sportskih luka korištenjem instituta tzv. luka mješovite namjene. Prema Prijedlogu ZPDML-a (članak 178.) predviđena je mogućnost da luka posebne namjene može sadržavati dio sadržaja i/ili prostora (kopno i more) druge namjene. Takva luka mješovite namjene može sadržavati maksimalno dvije namjene. Primjenom ove odredbe dio lučkih područja sportskih luka mogao bi se prenamijeniti u luke nautičkog turizma. Smatramo kako bi to trebao biti manji dio kapaciteta sportske luke (maksimalno 20% njenog kapaciteta) te bi koncesionar sportske luke za te djelatnosti trebao plaćati PDV i porez na dobit. Također, za dio lučkog područja namijenjenog pružanju usluga u nautičkom turizmu trebala bi se naplaćivati koncesijska naknada u visini one koju plaćaju koncesionari luka nautičkog turizma.

---

<sup>76</sup> To bi trebalo utvrditi tijekom postupka dodjele koncesije.

## BIBLIOGRAFIJA

### Knjige

1. Bolanča, D., *Pravni status morskih luka kao pomorskog dobra u Republici Hrvatskoj*, Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu, Split, 2003.
2. Bulum, B.; Mijatović, N.; Pijaca, M., Regulation of Investment Aid for European Union Airports - Could it Be Applied to Seaports?, *Current Issues in Maritime and Transport Law*, Musi, M.; Zunarelli, S. (ur.), Bonomo Editore, Bologna, 2016., str. 299-335.
3. Butorac Malnar, V.; Pecotić Kaufman, J.; Petrović, S., *Pravo tržišnog natjecanja*, Pravni fakultet Sveučilišta, Zagreb, 2013.
4. Luković, T., *Nautički turizam Hrvatske*, Redak, Split, 2015.
5. Šamanović, J., *Nautički turizam i management marina*, Split, 2002.

### Članci

1. Bulum, B., Zabranjeni sporazumi konkurenata i njihove specifičnosti u slučaju marina u Republici Hrvatskoj, *Zbornik radova 2. Međunarodne konferencije transportnog prava i prava osiguranja: Transportno pravo ususret budućnosti, INTRANSLAW 2017*, Ćorić, D.; Radionov, N.; Čar, A. (ur.), Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb, 2017., str. 355-378.
2. Bulum, B., Primjena pravila o državnim potporama Europske zajednice u segmentu morskih luka, *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, vol. 40, br. 163, 2009., str. 129-165.
3. Panžić, T., Sportske luke u zakonodavstvu Republike Hrvatske, *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu*, vol. 47, br. 3, 2010., str. 647-675.
4. Pijaca, M.; Padovan, A. V., A Review of Contractual Practices between Marina Operators and Yacht Chartering Companies in Croatia, *The Journal of International Maritime Law*, vol. 24, br. 4, 2018., str. 317-325.
5. Power, V. J. G., European Union state aid law and ports, *The Journal of International Maritime Law*, vol. 22, br. 3, 2016., str. 179-195.
6. Skorupan Wolff, V.; Padovan, A. V., Ugovor o vezu *de lege ferenda*, Barbić, J. (ur.), *Pravni okvir za luke nautičkog turizma*, knjiga 42, Nakladnički niz: *Modernizacija prava*, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 2018., str. 41-95.

7. Skorupan Wolff, V.; Petrinović, R.; Mandić, N., Marina Operator's Obligations from the Contract of Berth according to the Business Practices of Croatian Marinas, *7th International Maritime Science Conference, IMSC 2017, Book of Proceedings*, Vidan, P. et al. (ur.), Pomorski fakultet Sveučilišta u Splitu, Split, 2017., str. 104-111.
8. Staničić, F.; Bogović, M., Koncesije na pomorskom dobru – odnos Zakona o koncesijama i Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama, *Pravni vjesnik*, vol. 33, br. 1, 2017., str. 73-103.
9. Staničić, F., Koncesije na pomorskom dobru – nužnost usklađivanja Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama sa Zakonom o koncesijama, *Informator*, br. 6367, 2015., str. 1-3.
10. Tuhtan, Grgić, I., Bulum, B., Problem valorizacije zakonitih ulaganja u lukama nautičkog turizma u Republici Hrvatskoj, *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law, Zbornik radova 2. Jadranske konferencije pomorskog prava*, Opatija 25. – 27. svibnja 2017., vol. 57, br. 172, 2018., str. 299-337.

## Propisi

1. Ustav Republike Hrvatske, Narodne novine br. 56/1990, 135/1997, 113/2000, 28/2001, 76/2010, 5/2014.
2. Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama, Narodne novine br. 158/2003, 100/2004, 141/2006, 38/2009, 123/2011, 56/2016.
3. Zakon o koncesijama, Narodne novine br. 69/2017.
4. Zakon o pružanju usluga u turizmu, Narodne novine br. 130/2017.
5. Zakon o vlasništvu i drugim stvarnim pravima, Narodne novine br. 91/1996, 68/1998, 137/1999, 22/2000, 73/2000, 114/2001, 79/2006, 141/2006, 146/2008, 38/2009, 153/2009, 90/2010, 143/2012, 152/2014.
6. Zakon o ustanovama, Narodne novine br. 76/1993, 29/1997, 47/1999, 35/2008.
7. Zakon o udrugama, Narodne novine br. 74/2014, 70/2017.
8. Zakon o porezu na dodanu vrijednost, Narodne novine br. 73/2013, 99/2013, 148/2013, 153/2013, 143/2014, 115/2016, 106/2018.
9. Uredba o postupku davanja koncesije na pomorskom dobru, Narodne novine br. 23/2004, 101/2004, 39/2006, 63/2008, 125/2010, 102/2011, 83/2012, 10/2017.
10. Uredba o postupku utvrđivanja granice pomorskog dobra, Narodne novine br. 8/2004, 82/2005.

11. Direktiva 2014/23/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 26. veljače 2014. o dodjeli ugovora o koncesiji, SL L 94, 28. 3. 2014.
12. Ispravak Direktive 2014/23/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 26. veljače 2014. o dodjeli ugovora o koncesiji, SL L 114, 5. 5. 2015.
13. Direktiva 2006/123/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 12. prosinca 2006. o uslugama na unutarnjem tržištu, SL L 376, 27. 12. 2006.
14. Pravilnik o kriterijima za određivanje namjene pojedinog dijela luke otvorene za javni promet županijskog i lokalnog značaja, načinu plaćanja veza, uvjetima korištenja, te određivanju maksimalne visine naknade i raspodjele prihoda, Narodne novine br. 94/2007, 78/2008, 114/2012, 47/2013.
15. Pravilnik o uvjetima za obavljanje djelatnosti iznajmljivanja plovila sa ili bez posade i pružanja usluga smještaja gostiju na plovilu, Narodne novine br. 42/2017.
16. Uredba o razvrstaju luka otvorenih za javni promet, Narodne novine br. 110/2004, 82/2007.
17. Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma, Narodne novine br. 72/2008.

### Sudska praksa

1. Visoki trgovački sud RH, Pž-1395/2013-3, 13. srpnja 2016.
2. Presuda Suda EU od 23. veljače 1961., *De Gezamenlijke Steenkolenmijnen in Limburg protiv Visoke vlasti Europske zajednice za ugljen i čelik*, 30/59, ECLI:EU:C:1961:2.
3. Presuda Suda EU od 8. studenog 2001., *Adria-Wien Pipeline i Wietersdorfer & Peggauer Zementwerke protiv Finanzlandesdirektion für Kärnten*, C-143/99, EU:C:2001:598.
4. Presuda Suda EU od 15. studenog 2005. u predmetu *Italija protiv Komisije*, C-66/02, EU:C:2005:768.
5. Presuda Općeg suda od 24. ožujka 2011. u spojenim predmetima *Freistaat Sachsen i Land Sachsen-Anhalt* (T-443/08) i *Mitteldeutsche Flughafen and Flughafen Leipzig-Halle* (T-455/08) protiv *Komisije*, EU:T:2011:117, po žalbi potvrđena presudom Suda EU od 19. 12. 2012., *Mitteldeutsche Flughafen and Flughafen Leipzig-Halle protiv Komisije*, C-288/11 P, EU:C:2012:821.
6. Presuda Općeg suda od 12. prosinca 2000. u predmetu, *Aéroports de Paris protiv Komisije*, T-128/98, EU: T:2000:290, potvrđena presudom Suda EU od 24. 10. 2002. u predmetu, *Aéroports de Paris protiv Komisije*, C-82/01 P, EU:C:2002:617.

7. Presuda Općeg suda od 17. prosinca 2008. u predmetu, *Ryanair protiv Komisije*, T-196/04, EU:T:2008:585.

### **Upravna praksa Europske komisije**

1. Odluka Komisije od 1. listopada 2014. u predmetu državne potpore SA.38478 – Mađarska – Razvoj javne luke Győr-Gönyű, SL C 418, 21. 11. 2014., str. 9.
2. Odluka Komisije od 18. prosinca 2013. u predmetu državne potpore SA.37402 – Mađarska – Intermodalni razvoj Slobodne luke Budimpešta, SL C 141, 9. 5. 2014., str. 5.
3. Odluka Komisije od 18. rujna 2013. u predmetu državne potpore SA.36953 (2013/N) – Španjolska – Lučka kapetanija Bahía de Cádiz, SL C 335, 5. 9. 2013., str. 5.
4. Odluka Komisije od 2. srpnja 2013. u predmetu državne potpore SA.35418 (2012/N) – Grčka – Proširenje Luke Pirej, SL C 256, 5. 9. 2013., str. 2.
5. Odluka Komisije od 17. listopada 2012. u predmetu državne potpore SA.34501 – Njemačka – Proširenje luke unutarnjih plovnih putova Königs Wusterhausen/Wildau, SL C 176, 21. 6. 2013., str. 1.
6. Odluka Komisije od 22. veljače 2012. u predmetu državne potpore SA.30742 (N 137/2010) – Litva – Izgradnja infrastrukture za trajektni terminal u Klaipedi, SL C 121, 26. 4. 2012., str. 1.
7. Odluka Komisije od 15. lipnja 2011. u predmetu državne potpore SA.30381, (N 44/2010) – Latvija – Javno financiranje lučke infrastrukture u Krievu Sala, SL C 215, 21. 7. 2011., str. 2.
8. Odluka Komisije od 15. prosinca 2009. u predmetu državne potpore C 39/2009 (ex N 385/2009) – Latvija – javno financiranje lučke infrastrukture u Luci Ventspils, SL C 62, 13. 3. 2010., str. 7.
9. Odluka Komisije od 20. listopada 2004. u predmetu državne potpore N 520/2003 – Belgija – Financijska potpora za radove na infrastrukturi flamanskih luka, SL C 176, 16. 7. 2005., str. 12.

### **Ostalo**

1. Ercegovac, B., *Novi Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama – utjecaj na nautički sector*, usmena prezentacija Zagreb Boat Show 2018, 21. veljače 2018.

2. Europska komisija, Predmet broj *EU-PILOT 7341/15/GROW* – Hrvatska pravila kojima se nameću zahtjevi o prebivalištu za dodjelu veza u komunalnom dijelu luka otvorenih za javni promet.
3. Marušić, Z.; Horak, S.; Sever, I., *Stavovi i potrošnja nautičara u Hrvatskoj u 2017.*, studija, Institut za turizam, 2018.
4. Ministarstvo financija, Porezna uprava, Mišljenja Središnjeg ureda, *Lučke uprave – upis u registar obveznika poreza na dodanu vrijednost*, Broj klase: 410-19/14-01/217, Uredžbeni broj: 513-07-21-01/14-2, 13. ožujka 2014.





**Dr. sc. Vesna Skorupan Wolff**

**Doc. dr. sc. Adriana Vincenca Padovan**

Jadranski zavod Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti

## STANDARDIZIRANI MODELI UGOVORA O VEZU ZA HRVATSKE MARINE KAO KORAK NAPRIJED\*

### 1. UVOD

U okviru projekta DELICROMAR provedeno je sustavno proučavanje poslovne prakse hrvatskih marina koje je uključivalo: a) provođenje terenskih istraživanja koja su obuhvaćala prikupljanje podataka putem upitnika i osobnih intervjua s rukovodećim osobljem marina,<sup>1</sup> b) proučavanje općih uvjeta ugovora o vezu,<sup>2</sup> c) proučavanje pozitivnopravnog zakonskog okvira koji se primjenjuje na pravna pitanja u svezi ugovora o vezu te d) istraživanje sudske prakse u sporovima iz ugovora o vezu.<sup>3</sup>

---

\* Ovaj rad je rezultat istraživanja u okviru znanstvenoistraživačkog projekta Jadranskog zavoda Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti pod nazivom *Razvoj suvremenog pravnog i osigurateljnog režima za hrvatske marine – unapređenje konkurentnosti, sigurnosti, sigurnosne zaštite i zaštite morskog okoliša (DELICROMAR)*, koji je financirala Hrvatska zaklada za znanost (HRZZ-UIP-2013-11-3061), [www.delicromar.hazu.hr](http://www.delicromar.hazu.hr).

1 Na ovaj su način prikupljeni podaci o poslovnoj praksi ukupno 37 hrvatskih marina.

2 Analizirani su opći uvjeti i ugovori o vezu 18 različitih trgovačkih društava koja upravljaju marinama, suhim marinama ili odlagalištima plovniha objekata u Hrvatskoj (njih ukupno 40), a uspoređivali smo ih i s marinama u Sloveniji (dvije marine), Crnoj Gori (tri marine), Malti (četiri marine), Italiji (pet marina i istraživanje u udruženju talijanskih marina – ASSOMARINAS), te Španjolskoj (četiri marine).

3 Smatramo da je ovakav pristup izučavanju zakonskog okvira i autonomnog prava te poslovne i sudske prakse pravi put koji je trebalo prijeći prije izrade standardiziranih općih uvjeta ugovora o vezu i modela ugovora o vezu te zakonskih prijedloga *de lege ferenda* za ugovor o vezu. Akademik Jakša Barbić u knjizi *Pravni okvir za luke nautičkog turizma*, knjiga 42, Nakladnički niz: *Modernizacija prava*, Barbić, J. (ur.), Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 2018., na str. 39 ističe: „U Njemačkoj postoji pravilo da se pri donošenju osobito onih važnih zakona razrade pitanja koja se zakonom trebaju urediti, nekada su to nazivali motivima za izradu zakona. To su čitave temeljite studije s navođenjem literature i sudske prakse. Nekad davno išlo se po terenu i ispitivalo što se radi kada se nešto dogodi, kako se u

U nastavku navodimo neke od zaključaka istraživanja u okviru projekta DELICROMAR, a koji su važni za temu ovog rada.

1. Opći uvjeti ugovora hrvatskih marina su neujednačeni i nestandardizirani, a središnji problem je njihova nepreciznost i nedorečenost. Ugovori o vezu u poslovnoj praksi hrvatskih marina nemaju takvu razinu usklađenosti da bi se moglo govoriti o standardiziranom ugovoru.

2. Pozitivnopravni zakonski okvir ne sadrži specijalne zakonske odredbe o ugovoru o vezu, pa se u slučaju spora na ugovor o vezu primjenjuju brojne disperzirane odredbe Zakona o obveznim odnosima (u nastavku: ZOO)<sup>4</sup>, prvenstveno odredbe njegova općeg dijela te odredbe posebnog djela koje se odnose na ugovorene obvezne odnose općenito kao i na pojedine ugovore, primjerice, ugovor o najmu, ostavi, djelu i sl. Takav zakonski okvir ne nudi odgovarajuću pravnu sigurnost i predvidivost pravne zaštite.

3. Uočeni su primjeri nejedinstvene sudske prakse u tumačenju pojedinih klauzula općih uvjeta ugovora, prava i obveza strana iz ugovora o vezu te pravnih pitanja u vezi ugovorne odgovornosti.

4. Do početka istraživanja na projektu DELICROMAR u domaćoj pravnoj literaturi postojao je samo jedan znanstveni rad koji se bavio temom ugovora o vezu.<sup>5</sup> Dakle, ta tema nije sustavno i kontinuirano znanstveno praćena i obrađivana, pa tako nisu postojale teorijske i praktične smjernice za tumačenje ugovora o vezu, njegovih bitnih sastojaka, obveza strana i ugovorne odgovornosti. To je vjerojatno jedan od uzroka nejedinstvene sudske prakse, nesređenog autonomnog prava i neuviđanja činjenice da je ugovor o vezu zreo za zakonsko normiranje. Realizacijom znanstvenog projekta DELICROMAR ta praznina u domaćoj pravnoj doktrini uvelike je popunjena.<sup>6</sup>

5. Za razumijevanje ugovora o vezu nužno je poznavanje šireg konteksta poslovanja marina te obilježja i trendova razvoja ugovora o vezu od vremena kada se na našoj obali nautički turizam počeo intenzivnije razvijati pa do danas. Uočeno je da u pogledu sadržaja ugovora o vezu ne postoji kontinuirana i stabilna poslovna

---

tom slučaju postupaju, utvrđuje se ponašanje ljudi u takvim situacijama koje do tada nisu bile pravno uređene. Prikupljaju se iskustva, životna praksa i sve se to iznosi na jednom mjestu. Tom metodom trebali bismo se i danas koristiti. Bilo bi dobro da se obidu sve luke nautičkog turizma, da se utvrdi gdje postoje problemi i kakvi, gdje nešto smeta dobrom poslovanju, pa da se to pravno uredi na optimalan način.“  
Upravo je to pristup koji smo nastojali primijeniti u sklopu istraživanja na projektu DELICROMAR.

4 Zakon o obveznim odnosima, Narodne novine br. 35/2005, 41/2008, 125/2011, 78/2015, 29/2018.

5 Padovan, A. V., Odgovornost luke nautičkog turizma iz ugovora o vezu i osiguranje, *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, vol. 52, br. 167, 2013., str. 1-35.

6 Popis svih objavljenih radova na projektu DELICROMAR nalazi se na internetskoj stranici [www.delicromar.hazu.hr](http://www.delicromar.hazu.hr).

praksa. Točnije, ona se mijenjala tijekom vremena primarno pod utjecajem promjene tehničkih karakteristika plovila na vezu te kapaciteta marina. Riječ je o tome da su u početku razvoja nautičkog turizma na našoj obali koncesionari marina preuzimali punu skrb o plovilima na vezu, pa tako i obvezu čuvanja plovila.<sup>7</sup> Prve marine bile su malih smještajnih kapaciteta i na vez su primale manji broj plovila (po pedesetak plovila), a plovila su bila jednostavnijih tehničkih karakteristika te nisu bila opremljena s toliko tehnološki visoko razvijene i skupe opreme i uređaja kao što je to danas. Posljedično, potencijalne štete bile su u financijskom smislu manje, a manja je bila i vjerojatnost nastanka pojedinih vrsta štetnih događaja kao što su, primjerice, požari, krađe, štete na elektroničkoj opremi i uređajima itd. U posljednjih dvadesetak godina došlo je do značajnog proširivanja kapaciteta marina, tj. do višestrukog povećanja broja vezova i plovila na vezu te obujma posla u marinama. Danas veće hrvatske marine primaju na vez oko 500 plovila, a one najveće i oko 1000 plovila. Osim toga, kao posljedica tehnološkog razvoja tzv. male brodogradnje bitno su se izmijenile karakteristike rekreacijskih plovila i složenost njihove opreme te njihova veličina i vrijednost. Liberalizacijom tržišta osiguranja i pojavom sve veće konkurencije među osigurateljima koji se bave osiguranjem odgovornosti marina, diversificiraju se uvjeti osiguranja s tendencijom sniženja cijene osiguranja i posljedičnim sužavanjem opsega pokrivača.<sup>8</sup> Sve te činjenice utjecale su na formiranje poslovne politike hrvatskih marina. Prema aktualnoj praksi i ponudi, većina hrvatskih marina ne preuzima punu odgovornost za plovila na vezu u smislu odgovornosti za njihovo čuvanje, već rade po modelu najma veza ili najma veza i nadziranja plovila na vezu. Korisnik veza može s marinom ugovoriti da će pored ustupanja mjesta za vez marina ispunjavati i druge dodatne usluge i radove, primjerice, opremanje, održavanje, servisiranje i sl. Međutim, u pravilu se ti poslovi ugovaraju posebnim ugovorima i radnim nalogima i nisu sastojci ugovora o vezu. Pored toga, neke marine korisniku veza omogućuju da s posebnom pravnom osobom koja posluje u marini sklopi tzv. paket uslugu *boat care* koja uključuje nadziranje plovila na vezu. U tom slučaju radi se o posebnom ugovoru o nadzoru i brizi o plovilu, koji je po svojoj pravnoj prirodi ugovor o djelu i on je paralelan i paritetan ugovoru koji pruža marina. Također, prisutna je i praksa zapošljavanja stalne posade na

7 Prvi ugovor o vezu na našoj obali, sklopljen je 5. listopada 1965. u Marini Punat, a uključivao je čuvanje tri brodice njemačkih državljana, Žic – Dunižarić, D., *Marina Punat grupa, prvih 50 godina*, Punat, 2014., str. 10 i 11.

8 Skorupan Wolff, V.; Padovan, A. V., Postoje li elementi ostave u ugovorima o vezu u lukama nautičkog turizma, *Zbornik radova 2. Međunarodne konferencije transportnog prava i prava osiguranja: Transportno pravo ususret budućnosti*, INTRANSLAW 2017, Ćorić, D.; Radionov, N.; Čar, A. (ur.), Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb, 2017., str. 335.

plovilima veće vrijednosti i tehničke složenosti. Riječ o posebnim ugovorima i ne treba ih miješati s ugovorima o vezu koje korisnici vezova sklapaju s marinama.<sup>9</sup>

6. Nakon evaluacije obilježja, sastojaka, obveza i ugovorne odgovornosti iz ugovora o vezu od vremena početaka razvoja nautičkog turizma na našoj obali do danas, utvrđeno je da se s vremenom poslovna praksa prilično ustalila i standardizirala u pogledu sadržaja obveza marina i korisnika vezova, te uglavnom sve marine primjenjuju slične protokole postupanja s plovilima na vezu i nude usluge sličnog sadržaja. To je još jedan od važnih pokazatelja da je sazrelo vrijeme za standardizaciju ugovora o vezu i modela ugovora o vezu te normiranje ugovora o vezu specijalnim zakonskim odredbama.

7. Sintezom provedenih istraživanja utvrđeno je da uočeni ozbiljni nedostaci postojećeg autonomnog prava, neujednačena sudska praksa, neodgovarajući zakonski pozitivnopravni okvir te pomanjkanje teorijskih smjernica i znanstvene interpretacije poslovne prakse i ugovornih odnosa dovode do pravne nesigurnosti i otežavaju poslovnim subjektima predvidivost pravne zaštite. Rješenje za opisane specifične probleme nalazi se u uvođenju specijalnih zakonskih odredbi za ugovor o vezu u hrvatsko pravo te u izradi standardiziranih općih uvjeta ugovora i oglednih modela ugovora o vezu.

Temeljem rezultata istraživanja u okviru znanstvenog projekta DELICROMAR, formulirali smo prijedloge *de lege ferenda* koji se odnose na normiranje ugovora o vezu kao novog imenovanog ugovora hrvatskog prava.<sup>10</sup> Prijedlozi su raspravljeni i prihvaćeni u okviru Stručnog povjerenstva Ministarstva mora, prometa i infrastrukture za izradu Stručnog povjerenstva za izradu Nacrta prijedloga zakona o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika.<sup>11</sup> U vrijeme pisanja ovog rada Vladin Prijedlog zakona o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika prošao je prvo čitanje u Saboru, pri čemu na predložene nove odredbe o ugovoru o vezu nije bilo primjedbi, pa se opravdano može očekivati njihovo stupanje na snagu u skoroj budućnosti.<sup>12</sup>

---

9 O specifičnostima aktualne poslovne prakse opširnije Skorupan Wolff, Padovan, Postoje li elementi ostave u ugovorima o vezu..., *op. cit.*, str. 317-323.

10 Skorupan Wolff, V.; Padovan, A. V., Ugovor o vezu *de lege ferenda*, Barbić, J. (ur.), *Pravni okvir za luke nautičkog turizma*, knjiga 42, Nakladnički niz: *Modernizacija prava*, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 2018., str. 41-93.

11 Povjerenstvo je osnovano odlukom Ministarstva mora, prometa i infrastrukture Republike Hrvatske, Klasa: 011-01/16-02/117, Urbroj: 530-03-2-1-2-17-2 od 1. veljače 2017. Autorice su članice ovog povjerenstva, a za zasluge u izradi prijedloga izmjena i dopuna PZ-a dana 6. prosinca 2018. godine u povodu Dana pomoraca i brodaraca Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture dodijelilo im je Priznanje za doprinos u izradi pomorskog zakonodavstva.

12 Na 9. sjednici Hrvatskog sabora 12. listopada 2018. donesen je zaključak da se prihvaća Prijedlog zakona o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika, prvo čitanje, P.Z.E. br. 421 – predlagatelj: Vlada Repu-

Terenskim istraživanjima na projektu DELICROMAR utvrđeno je da većina koncesionara hrvatskih marina smatra da bi bilo korisno izraditi ogledne modele ugovora o vezu i ogledne standardizirane opće uvjete ugovora (svi ispitanici koji su sudjelovali u provedenom upitniku za marine potvrdno su odgovorili na to pitanje). S time je u potpunosti suglasno i stajalište pomorskopravne znanosti. Stoga smo izradili standardizirane modele ugovora o vezu (u nastavku MUV) i opće uvjete ugovora (u nastavku OUU) koji se nalaze u prilogu ove knjige, a predstavljaju veoma važan rezultat projekta. Njihovoj izradi, osim gore spomenutih istraživanja, prethodila je i znanstvena analiza otvorenih i dvojbenih pravnih pitanja koja su u praksi predstavljala poteškoće i oko čijeg tumačenja je dolazilo do sporova i neusklađenih interpretacija. Obradene su mnoge teme koje se izravno odnose na ugovor o vezu kao što su: obveze marine,<sup>13</sup> obveze korisnika veza,<sup>14</sup> pravni odnosi između marine i čarterske kompanije,<sup>15</sup> osiguranje tražbina koncesionara marine,<sup>16</sup> analiza poslovne prakse hrvatskih marina s posebnim osvrtom na pitanje postoje li elementi ugovora o ostavi u ugovoru o vezu,<sup>17</sup> je li naknada za vez privilegirana tražbina,<sup>18</sup> učinak potonuća plovila na vezu na ugovorni odnos stranaka iz ugovora o vezu,<sup>19</sup> problem napuštenih plovila u marinama,<sup>20</sup> ugovor

---

blike Hrvatske. Sve primjedbe, prijedlozi i mišljenja upućeni su predlagatelju radi pripreme Konačnog prijedloga zakona (90 glasova „za“, tri „protiv“, četiri „suzdržana“), vidi <http://www.sabor.hr/prijedlog-zakona-o-izmjenama-i-dopunama-pomorskog-zakonika-prvo-citanje-pze-br-421-predlagateljica?t=46034&tid=205843>, stranica posjećena 10. prosinca 2018.

- 13 Skorupan Wolff, V.; Petrinović, R.; Mandić, N., Marina Operator's Obligations from the Contract of Berth according to the Business Practices of Croatian Marinas, *7th International Maritime Science Conference, IMSC 2017, Book of Proceedings*, Vidan, P. et al. (ur.), Pomorski fakultet Sveučilišta u Splitu, Split, 2017., str. 104-111.
- 14 Skorupan Wolff, V.; Padovan, A. V., Obveze korisnika veza iz ugovora o vezu prema aktualnoj poslovnoj praksi hrvatskih marina, *Zbornik radova 2. Međunarodne znanstvene konferencije pomorskog prava: Suvremeni izazovi pomorske plovidbe, ISCML 2018*, Amižić Jelovčić, P. et al. (ur.), Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu, Split, 2018., str. 333-380.
- 15 Pijaca, M., Pravni odnosi između marine i charter kompanije u svezi s ugovorom o vezu – prikaz hrvatske i komparativne poslovne prakse, *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, vol. 57, br. 172, 2018., str. 253-284.
- 16 Padovan, A. V., Privremena mjera zaustavljanja jahte pred hrvatskim sudom radi osiguranja tražbine koncesionara marine, *Zbornik radova 2. Međunarodne konferencije transportnog prava i prava osiguranja: Transportno pravo ususret budućnosti, INTRANSLAW 2017*, Ćorić, D.; Radionov, N.; Čar, A. (ur.), Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb, 2017., str. 379-406.
- 17 Skorupan Wolff, Padovan, Postoje li elementi ostave..., *op. cit.*
- 18 Padovan, A. V.; Tuhtan Grgić, I., Is the Marina Operator's Berthing Fee a Privileged Claim under the Croatian Maritime Code, *Il Diritto Marittimo*, vol. CXIX, br. II, 2017., str. 366-399.
- 19 Padovan, A. V.; Skorupan Wolff, V., Učinak potonuća plovila na vezu na pravni odnos između stranaka ugovora o vezu i čuvanju plovila, *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, vol. 57, br. 172, 2018., str. 149-175.
- 20 Padovan, A. V.; Skorupan Wolff V., Zakonska rješenja *de lege ferenda* za napuštena plovila u marinama, Barbić, J. (ur.), *Pravni okvir za luke nautičkog turizma*, knjiga 42, Nakladnički niz: *Modernizacija prava*, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 2018., str. 137-163.

o vezu *de lege ferenda*<sup>21</sup> i drugi. U odnosu na otvorena pravna pitanja i dvojbeni rješenja u praksi, bilo je nužno zauzeti stajalište i potkrijepiti ga znanstveno provjerljivim argumentima te izraditi i ponuditi odgovarajuća rješenja koja su ugrađena u predložene zakonske odredbe o ugovoru o vezu i OUU i MUV.

U pripremi OUU i MUV poštivali smo rezultate znanstvenih istraživanja provedenih na projektu DELICROMAR. Nadalje, s obzirom na to da se uskoro može očekivati posebno zakonsko uređenje ugovora o vezu, bilo je važno klauzule OUU i odredbe MUV uskladiti s novim odredbama Pomorskog zakonika o ugovoru o vezu. Nadalje, trebalo je prilagoditi ugovorne klauzule općim načelima ugovornog prava te pravilima relevantnim kako za potrošačke tako i za trgovačke ugovore. ZOO zahtijeva da klauzule općih uvjeta ugovora ne ugrožavaju postizanje svrhe sklopljenog ugovora, da budu u skladu s dobrim poslovnim običajima, da nisu u suprotnosti s načelom savjesnosti i poštenja i da ne uzrokuju očiglednu neravnopravnost u pravima i obvezama strana.<sup>22</sup>

Važno je bilo sublimirati terminologiju koja se u praksi često nedosljedno koristila i odrediti značenje ključnih pojmova. Pravna rješenja OUU trebalo je koncipirati tako da dopuštaju uvođenje novih tehnologija koje marine implementiraju u svoje poslovne procese, a općenit zadatak je bio u OUU i MUV što vjernije prenijeti i ugraditi aktualnu poslovnu praksu hrvatskih marina u pogledu ugovora o vezu, dakle, poštujući sve posebnosti koje su se izgradile i ustalile u praksi, a pritom vodeći računa o ograničenjima kogentnih propisa.

## **2. OPĆE NAPOMENE O SADRŽAJU, STRUKTURI I PREDMETU REGULIRANJA OUU i MUV**

U cilju izrade standardiziranih MUV i OUU primjenom metoda prikazanih u uvodu ovog rada, temeljito smo istraživali poslovnu praksu hrvatskih marina. Središnje i najvažnije pitanje bilo je precizno utvrditi kojim aktivnostima se koncesionari marina bave, odnosno kakvoj su građanskopravnoj odgovornosti izloženi u okviru obavljanja svoje gospodarske djelatnosti. Nadalje, analizirali smo uobičajene obveze marine i praktične mjere koje marina ispunjava u okviru pojedine usluge koju pruža (ustupanje mjesta za vez, nadzor plovila na vezu, ispunjavanje drugih dodatnih usluga i radova). Istražili smo koje su korespondirajuće obveze korisnika veza te koji je njihov sadržaj. Analizirali smo tko se može pojaviti u ulozi korisnika veza te koga korisnik veza koji nije vlasnik plovila obvezuje sklapanjem

---

21 Skorupan Wolff, Padovan, Ugovor o vezu *de lege ferenda*, *op. cit.*

22 Arg. iz čl. 296. st. 1. ZOO-a.

ugovora o vezu. Zatim smo utvrdili bitne sastojke ugovora (plovilo, vez, naknada za vez). Sljedeći korak bio je proučiti kako aktualni primjeri OUU uređuju pitanja ugovorne odgovornosti i isključenja odgovornosti, trajanje ugovora te u kojim slučajevima, osim protekom vremena na koje je ugovor sklopljen, ugovor može prestati, u kojim slučajevima neka od strana može raskinuti ili otkazati ugovor te pod kojim uvjetima se smatra da je ugovor prešutno obnovljen. Promatrali smo i analizirali i druga pitanja važna za ugovorni odnos kao što su: sklapanje ugovora, prenosivost ugovora na treće osobe, pravo zadržanja (retencije) plovila, poduzimanje hitnih nepredviđenih činjenja i mjerodavno pravo.

Utvrđeno je niz nedostataka OUU i ugovora o vezu koji se primjenjuju u aktualnoj poslovnoj praksi hrvatskih marina, a u nastavku u najkraćim crtama navodimo nekoliko takvih primjera.

Osnovni nedostaci su neodgovarajuća struktura OUU, nedostatak uređenja svih bitnih pitanja za ugovorni odnos, a neka od ključnih pitanja uređena su neprecizno i nedorečeno. Primjerice, u istoj klauzuli miješaju se različita pitanja, pa se tako uz plaćanje naknade za vez govori o tome koju dokumentaciju je korisnik veza dužan predati prilikom sklapanja ugovora, ili se u istoj klauzuli govori o pravu na premještanje plovila i tome tko je korisnik veza. Nađeni su i primjeri OUU u kojima se jednom klauzulom regulira naknada za vez, retencija i sklapanje ugovora, ili se, pak, istom klauzulom definira plovilo i govori o plaćanju naknade za vez. Nespretno su i neprecizno artikulirani mnogi primjeri klauzula kojima se želi urediti temelj odgovornosti, uz istovremeno navođenje brojnih razloga za isključenje odgovornosti marine. Ugovorne odredbe poput one da marina odgovara za štetu za koju bi po zakonu i sudskoj presudi bila odgovorna su nepotrebne i suvišne jer konstatiraju ono što se samo po sebi podrazumijeva, umjesto da jasno i precizno urede ugovornu odgovornost marine tako da obje strane mogu izgraditi svoja realna očekivanja temeljem ugovora koji su sklopile. Odredba prema kojoj korisnik *a priori* potpisuje da su gat i vez ispravni za njegovo plovilo je zdravorazumski i pravno neodrživa. Treba kritizirati i odredbu kojom se propisuje da marina jamči da poštuje sve pozitivne propise i standarde. To je preopćenita i vrlo otegotna odredba jer pretpostavlja objektivnu odgovornost za svako, pa i minimalno odstupanje od bilo kojeg propisa ili standarda, bilo tehničke, administrativne ili koje druge naravi.

Nadalje, treba posebno naglasiti da smo u istraživanju naišli na primjere koji pokazuju da su u praksi ponekad prisutne neujednačene interpretacije poslova i aktivnosti koje marine obavljaju u okviru pružanja svojih usluga, a poglavito se radi o neusklađenoj terminologiji. Primjerice, jedan koncesionar marine u ugovoru o vezu decidirano navodi da čuva plovilo i vrši nadzor nad konopima za privez

te da se marina obvezuje nadoknaditi vlasniku štetu nastalu na plovilu za vrijeme čuvanja plovila, za koju bi marina prema zakonskim propisima o obligacijama bila odgovorna. Ovakva ugovorna odredba upućuje na odgovarajuću primjenu odredbi ZOO-a o ostavi. S druge strane, analiza pokazuje da su niz drugih prava i obveza propisanih istim ugovorom tipični za nadzor, a ne čuvanje. Primjerice, propisano je da marina ima pravo ući u plovilo ako sumnja da je na plovilu nastala šteta, što znači da ulaženje u plovilo nije postupak koji marine poduzimaju u okviru vršenja redovitih mjera postupanja s plovilom na vezu, već samo iznimno, ako su u odnosu na plovilo potrebna hitna nepredviđena činjenja. Pored toga, u ugovoru ne postoji niti jedna odredba koja bi opisivala sadržaj obveze čuvanja i sl. Za razliku od toga, jedan koncesionar u odgovoru na upitnik decidirano je istaknuo da pruža samo uslugu ustupanja mjesta za vez, a ne vrši nadzor. Rezultati intervjua s istim koncesionarom pokazuju da su i u njegovu poslovanju prisutni bitni elementi nadziranja plovila, kao što su videonadzor gatova i plovila, redovite ophodnje mornarskog osoblja marine, promatranje i praćenje stanja plovila i stanja priveza s gata i sl. U slučaju nepovoljnih promjena marina kontaktira s korisnikom veza, odnosno vlasnika plovila, radi dobivanja naloga za otklanjanje uzroka nepovoljnih promjena na plovilu, a u hitnim slučajevima radi sigurnosti u luci intervenira samoinicijativno, kako bi spriječila nastanak veće štete. Znači, i ovaj koncesionar uz ustupanje mjesta za vez vrši i nadzor plovila na vezu.

Prikupljene podatke smo analizirali, a nakon toga je slijedila sinteza svih promatranih prethodno navedenih varijabli i izrada OUU i MUV. Sastavljena su tri kompleta OUU, a oni su prilagođeni:

- dvjema skupinama korisnika vezova:
  - a. korisnici vezova fizičke osobe ili pravne osobe koje ne iskorištavaju plovila u čarter menadžmentu i
  - b. korisnici vezova čarter kompanije
- tipu ugovora o vezu:
  - a. stalni vez
  - b. tranzitni vez.

#### KOMPLETI STANDARDIZIRANIH OPĆIH UVJETA UGOVORA

1. Opći uvjeti ugovora o stalnom vezu u marini – korisnici veza fizičke osobe i pravne osobe koje nisu čarter kompanije (01 OUSV – svi osim čartera),
2. Opći uvjeti ugovora o tranzitnom vezu u marini (02 OUTV – svi),
3. Opći uvjeti ugovora o stalnom vezu u marini za plovila čarter flote (03 OUSV – čarter).



Sva tri kompleta OUU strukturirana su po istom principu te sadrže sljedeće skupine ugovornih klauzula:

- I. Opće odredbe (korisnik veza, vez, plovilo, naknada za vez)
- II. Obveze marine
- III. Obveze korisnika veza
- IV. Odgovornost za štetu
  - a. Odgovornost marine
  - b. Odgovornost korisnika veza
- V. Hitna nepredviđena činjenja
- VI. Pravo zadržanja plovila
- VII. Sklapanje ugovora o vezu<sup>23</sup>
- VIII. Neprenosivost ugovora o vezu na treće osobe
- IX. Prestanak, raskid i otkaz ugovora o vezu<sup>24</sup>
- X. Mjerodavno pravo
- XI. Primjena općih uvjeta

Izrađeno je osam modela ugovora o stalnom vezu koji se međusobno razlikuju s obzirom na:

- a) Osobu korisnika veza:
  - a. četiri modela za ugovore u kojima su korisnici fizičke osobe ili pravne osobe koje nisu čarter kompanije i
  - b. četiri modela ugovora za čarter kampanje.
- b) Vrstu usluge koja se ugovorom o vezu ugovara:
  - a. najam
  - b. najam + nadzor
  - c. najam + nadzor + dodatne usluge i radovi
  - d. najam + dodatne usluge i radovi.

Prema tome, sastojci i sadržaj pojedinog modela ugovora o stalnom vezu prilagođeni su dvjema opisanim varijablama, a to su: vrsta usluge koju marina pruža temeljem ugovora o vezu te korisnik veza kao ugovorna strana (korisnik veza

---

23 OUU o tranzitnom vezu reguliraju sklapanje i trajanje ugovora, a kod stalnog veza razdoblje ugovora se uređuje ugovornim obrascem, pa OUSV kompleti 01 – svi osim čartera i 03 – čarter ne sadrže pravila o trajanju ugovora.

24 Kod OUU za tranzitni vez predviđa se raskid, ali ne i otkaz. Opširnije obrazloženje vidi *infra* t. 4. Opći uvjeti ugovora o tranzitnom vezu u marini.

– čarter kompanija, ili svi ostali korisnici koji nisu čarter kompanije). Iza naziva svakog modela ugovora stoji prepoznatljiva oznaka koja upućuje na koju skupinu korisnika vezova se ugovor primjenjuje.

#### MODELI UGOVORA O STALNOM VEZU ZA SVE OSIM ČARTERA

- I. Ugovor o stalnom vezu – model I: najam za sve osim čartera (*01 USV-MODEL I*)
- II. Ugovor o stalnom vezu – model II: najam + nadzor za sve osim čartera (*01 USV-MODEL II*)
- III. Ugovor o stalnom vezu – model III: najam + nadzor + dodatne usluge i radovi za sve osim čartera (*01 USV-MODEL III*)
- IV. Ugovor o stalnom vezu – model IV: najam + dodatne usluge i radovi za sve osim čartera (*01 USV-MODEL IV*)

#### MODELI UGOVORA O STALNOM VEZU ZA ČARTER

- I. Ugovor o stalnom vezu – model I: najam za čarter (*03 USV-MODEL I*)
- II. Ugovor o stalnom vezu – model II: najam + nadzor za čarter (*03 USV-MODEL II*)
- III. Ugovor o stalnom vezu – model III: najam + nadzor + dodatne usluge i radovi za čarter (*03 USV-MODEL III*)
- IV. Ugovor o stalnom vezu – model IV: najam + dodatne usluge i radovi za čarter (*03 USV-MODEL IV*)

Svaki od osam MUV ima svoj ugovorni obrazac koji je strukturiran po istom principu. Takav koncept omogućuje jednostavno snalaženje u tekstu i sadržaju ugovornih odredbi. Obrazac sadrži sljedeće članke:

1. Ugovorne strane
  - a. Marina
  - b. Korisnik veza (punomoćnik, upisani vlasnik, hipotekarni vjerovnik)
2. Plovilo
3. Vez
4. Razdoblje ugovora
5. Naknada za vez
6. Ugovorene usluge

7. Ključevi, isprave plovila, popis inventara<sup>25</sup>
8. Sastavni dijelovi ugovora
9. Ugovorene opcije
10. Mjerodavno pravo i sudska nadležnost
11. Stupanje na snagu.

Odabirom određenog modela ugovora te ugovorenih usluga unutar pojedinog modela, ugovorne strane određuju opseg obveza marine. O tom odabiru ovih će se klauzule OUU o obvezama marine i korisnika veza primijeniti na konkretan ugovor o stalnom vezu.

Ugovor o tranzitnom vezu u domaćoj se praksi sklapa neformalno, pa za nje ga nismo predvidjeli pisani obrazac, ali smo pripremili poseban komplet OUU (02 *OUTV*) koji se primjenjuje na sve korisnike tranzitnih vezova.

Obrazac MUV za stalne vezove koncipiran je tako da strane na samom obrascu označavaju koje usluge ugovaraju. Kada je riječ o dodatnim uslugama i radovima one su u našim ogleđnim MUV konkretizirane, ali su navedene primjerom, a to znači da svaka marina definira odgovarajući popis ugovorenih usluga iz svog djelokruga. Primjerice, navode se sljedeće uobičajene dodatne usluge: izbacivanje oborinskih voda iz plovila, provjeravanje unutrašnjosti plovila, kontrola kaljuže, pokrivanje plovila ceradom (vlasništvo korisnika veza), punjenje baterija, čišćenje unutrašnjosti, pranje trupa, pranje podvodnog dijela trupa plovila visokotlačnom pumpom, uporaba dizalice/travel lifta, uporaba brodskih ležaljki i podmetača te ostale opreme za suhi vez, polog ključeva plovila na recepciji marine i ostalo. Svaka marina treba definirati odgovarajući popis usluga iz svoje ponude, a pri ugovaranju strane suglasno odabiru usluge s popisa koje žele ugovoriti u konkretnom slučaju.

Klauzule OUU prate ugovorne odredbe iz MUV. Na ovom mjestu posebno ukazujemo na to da su u ogleđnim OUU razrađene ugovorene usluge, točnije ugovorne obveze marine. Uz neke klauzule predviđeno je više opcija, pa se marina može u svojim OUU opredijeliti samo za onu koja najbolje odgovara opisu njenog načina poslovanja. Takav je primjer klauzula 6.8. koju smo predvidjeli u

---

<sup>25</sup> Modeli ugovora o stalnom vezu I i IV za sve osim čartera nemaju ugovornu odredbu „ključevi, isprave plovila, popis inventara“ jer se tom odredbom uređuje način predaje plovila pod nadzor. Međutim, moguće je u modelu I i IV ugovoriti polog ključeva kao posebno ugovorenu uslugu. Naravno, i kod modela II i III moguće je također ugovoriti uslugu pologa ključeva, što ne utječe na ugovaranje predaje ključeva, isprava ili popisa inventara u svrhu nadziranja. Modeli ugovora o stalnom vezu I i IV za plovila u čarteru također ne sadrže spomenutu ugovornu odredbu, međutim, moguće je ugovoriti posebnu uslugu pologa ključeva na recepciji marine u modelima II, III i IV za plovila u čarteru.

*01 OUSV 01* i *03 OUSV* o obvezi marine da nadzire plovilo na vezu. Razradili smo četiri opcije definiranja trenutka početka i prekida obveze nadzora nad plovidlom, pa marina može pri sastavljanju svojih OUU odabrati onu opciju koja joj najviše odgovara ili, pak, sama precizno definirati isto pitanje. Još jedan primjer klauzule OUU s različitim opcijama je klauzula 10. o obavljanju radova u marini, a nalazi se u kompletima *01 OUSV* i *03 OUSV*. U ovoj klauzuli se dvije ponuđene opcije međusobno isključuju, pa marina treba uvrstiti jednu od njih u svoje OUU, ovisno o tome dopušta li da korisnici vezova za obavljanje radova na plovidlu u marini angažiraju svoje neovisne pružatelje serviserskih i drugih usluga ili je obavezno korištenje usluga samo onih izvođača koji imaju ugovore o poslovnoj suradnji s marinom.

Opis sadržaja pojedinih ugovorenih usluga, tj. obveza marine u ogleđnim OUU (kl. 5. – 7. u *01 OUSV* i *03 OUSV*, odnosno kl. 5. u *02 OUTV*) ima narav smjernica, a to znači da je poželjno da svaki koncesionar marine prilagodi sadržaj ovih klauzula svojoj poslovnoj praksi, znači stvarnom sadržaju i opsegu usluga koje pruža i načinu na koji ih obavlja. Važno je spomenuti da je objektivno bitan sastojak svakog ugovora o vezu, uz plovilo, vez i naknadu za vez, još samo ustupanje i održavanje veza (kl. 5. u *01 OUSV* i *03 OUSV*, kao i u *02 OUTV*). To znači da bez tih sastojaka nema ugovora o vezu, a svi ostali sastojci su subjektivno bitni i stranke ih mogu, ali ne moraju ugovoriti. Konkretno, riječ je o nadzoru plovida na vezu (kl. 6. u *01 OUSV* i *03 OUSV*) te dodatnim uslugama i radovima (kl. 7. u *01 OUSV* i *03 OUSV*). To jasno proizlazi iz koncepta i sadržaja OUU i MUV. U pogledu pravnih, ali i faktičnih i praktičnih pitanja u potpunosti je podudarno razrađen sadržaj usluge ustupanja i održavanja veza u kl. 5. sva tri kompleta OUU. Kada je u pitanju obveza nadzora plovida na vezu, ona je predviđena samo u kompletima OUU za stalne vezove (kl. 6. u *01 OUSV* i *03 OUSV*), a konkretne klauzule formulirane su tako da je respektirana praksa koja je uobičajena u najvećem broju hrvatskih marina. One marine koje ovu uslugu pružaju u nešto drukčijem sadržaju, trebaju prilagoditi klauzule svojih OUU svojoj specifičnoj poslovnoj praksi i protokolima postupanja s plovidlom na vezu kad je u pitanju nadzor.

No, u svakom slučaju savjetujemo da se sadržaj usluge, tj. pojedina obveza marine precizno razradi, jer se time jasno determinira što konkretno predstavlja kršenje ugovora, koje radnje ili propusti, primjerice, predstavljaju uporabu veza protivno ugovoru ili njegovoj namjeni i sl. To je važno jer se izravno reflektira na ugovornu odgovornost marine, odnosno korisnika veza.

Marine u pravilu imaju određene interne protokole postupanja u ispunjavanju ugovora, primjerice, razrađenu proceduru u pogledu načina i dinamike vršenja nadzora plovida na vezu. Ti protokoli mogu postojati u: a) formi pisanog internog

dokumenta ili b) mogu biti inkorporirani u tekst OUU. U cilju operacionalizacije ugovora bitno je da marine te protokole imaju u pisanoj formi, i to u jednoj od dvije spomenute forme. Ako protokol postoji, a njime se korisniku veza nalaže neka obveza i postupanje o kojima ovise njegova prava iz ugovora, tada korisnik mora biti upoznat s tim protokolom. U protivnom, ako je riječ o potrošačkom ugovoru može se raditi o nepoštenoj ugovornoj odredbi.<sup>26</sup> Primjer takve obveze korisnika veza je prijavljivanje dolaska ili odlaska iz marine sukladno njenim protokolima, budući da se tim činom određuje trenutak početka odnosno prekida ili nastavka ispunjavanja marinine obveze nadzora nad plovilom.

U nastavku se prikazuju i tumače ugovorne klauzule, a u prilogu ove knjige se objavljuju predloženi standardni opći uvjeti ugovora i ogledni modeli ugovora o vezu.

### **3. OPĆI UVJETI UGOVORA O STALNOM VEZU PLOVILA U MARINI ZA SVA PLOVILA OSIM ČARTERA**

#### **3.1. Korisnik veza**

Za marinu kao pružatelja usluge veza posebnu važnost ima klauzula koja govori o korisniku veza, osobito radi sigurnosti naplate tražbina iz ugovora o vezu. 01 OUSV kl. 1. korisnika veza definira kao ugovornu stranu koja s marinom sklapa ugovor o vezu. S obzirom na definiciju korisnika kao ugovorne strane, potrebno je dodatno razraditi tko se faktično pojavljuje u ulozi korisnika veza. To može biti:

- a. upisani vlasnik plovila
- b. korisnik plovila temeljem ugovora o zakupu ili ugovora o *leasingu* plovila
- c. poslovođa plovila (tzv. *yacht manager*), tj. fizička ili pravna osoba, koja je preuzela odgovornost od upisanog vlasnika za upravljanje poslovanjem i/ili tehničkim opremanjem Plovila i/ili popunjavanjem Plovila posadom
- d. hipotekarni vjerovnik koji je u posjedu plovila temeljem ugovora o hipoteci.

Kada je korisnik veza ujedno upisani vlasnik plovila nema dvojbe da je on isključivi nositelj prava i obveza iz ugovora o vezu, a plovilo predstavlja određenu vrstu osiguranja za moguće nenaplaćene tražbine marine s osnova toga ugovora. Međutim, ako se u ulozi korisnika veza pojavi neka od drugih gore navedenih osoba, za marinu je važno da istim ugovorom o vezu obveže i upisanog vlasnika,

---

<sup>26</sup> Vidi čl. 49. – 55. Zakona o zaštiti potrošača, Narodne novine br. 41/2014, 110/2015.

odnosno i hipotekarnog vjerovnika, ako postoji hipoteka na plovilu. Stoga, 01 OUSV klauzula 1.2. propisuje:

- korisnik veza koji ujedno nije i upisani vlasnik plovila dužan je imati ovlaštenje upisanog vlasnika plovila i hipotekarnog vjerovnika za sklapanje ugovora o vezu, i
- smatra se da korisnik veza sklapa ugovor o vezu u svoje ime i za račun upisanog vlasnika plovila te hipotekarnog vjerovnika,<sup>27</sup> a oni solidarno odgovaraju za sve obveze iz ugovora o vezu.

Jasno je da ugovor obvezuje samo ugovorne strane, tj. da ne može proizvoditi obveze za treće osobe. Stoga se preporučuje ovu klauzulu uvrstiti u OUU, jer se tako kao uvjet za sklapanje ugovora korisniku veza nameće obveza da pribavi potrebno ovlaštenje upisanog vlasnika odnosno hipotekarnog vjerovnika za sklapanje ugovora i za njihov račun. Time se postiže da ugovor uz korisnika veza posredno obvezuje i ove osobe, što među ostalim marini omogućuje da radi osiguranja svojih tražbina iz ugovora realizira pravo retencije na plovilu koje je predmet ugovora ili da ishodi privremenu mjeru zaustavljanja plovila.<sup>28</sup> Opravdano je očekivati da će upisani vlasnik (primjerice, *leasing* kompanija ili zakupodavac plovila) i hipotekarni vjerovnik (primjerice, banka koja je kreditirala kupnju plovila) biti spremni dati takvo ovlaštenje. Naime, tim je osobama u interesu da plovilo ima siguran stalni vez u marini, baš kao što im je u interesu da plovilo bude osigurano punim pokrićem kasko osiguranja. To su dvije važne pretpostavke za očuvanje plovila kao predmeta financiranja, a time i izglednosti naplate odnosno osiguranja njihova potraživanja prema korisniku plovila. Stoga je uobičajeno da se ugovorom o kreditu, *leasingu* ili zakupu uvjetuje korisniku plovila da ugovori i održava na snazi puno pokriće kasko osiguranja plovila, te se traži i vinkulacija police osiguranja u korist banke kreditora, *leasing* kompanije odnosno zakupodavca, ili čak prijenos police osiguranja pod određenim uvjetima u korist tih osoba. S druge strane, uobičajeno je da osiguratelji kao uvjet za

---

27 Korisnik veza mora imati takvo ovlaštenje upisanog vlasnika, odnosno hipotekarnog vjerovnika za sklapanje ugovora o vezu kojim se izričito dopušta sklapanje ugovora za njihov račun. 01 OUSV kl. 11. govori o dokumentaciji koju je korisnik veza dužan predati marini (opširnije *infra*). Ta dokumentacija uključuje i ispravu kojom dokazuje da ima takvo ovlaštenje upisanog vlasnika (ako korisnik veza ujedno nije i upisani vlasnik plovila), odnosno hipotekarnog vjerovnika (ako postoji hipoteka na plovilu) za sklapanje ugovora o vezu.

28 Opširnije o pravu marine na retenciju plovila i o privremenoj mjeri zaustavljanja plovila radi osiguranja marininih tražbina, osobito u kontekstu tekućih izmjena i dopuna PZ-a vidi Skorupan Wolff, Padovan, Ugovor o vezu *de lege ferenda*, *op. cit.*, str. 81-84; Padovan, A. V.; Petit Lavall, M. V.; Merialdi, A.; Cerasuolo, F., Security and Enforcement of Marina Operator's Claims: Croatian, Italian and Spanish Law Perspectives, *Journal of Maritime Law and Commerce*, vol. 49, br. 4, 2018., str. 518-543.

valjanost osigurateljnog pokrića traže da plovilo ima osiguran stalni vez u sigurnoj luci, a lokacija i vrsta stalnog veza utječu na procjenu rizika i visinu premije osiguranja, pri čemu se vez u marini cijeni kao najsigurniji, tj. najpovoljnije utječe na procjenu rizika. Prema tome, sve navedeno upućuje na zaključak da marine mogu opravdano inzistirati na ovom uvjetu ugovora o vezu te da im to ne bi nepovoljno utjecalo na konkurentnost, osobito kada bi praksa svih hrvatskih marina u tom pogledu bila jedinstvena.

### 3.2. Plovilo

Plovilo je bitan sastojak ugovora o vezu. Stoga, u ugovoru o vezu trebaju biti definirana njegova tehnička obilježja i namjena. 01 OUSV kl. 2.1. propisuje da se pretpostavlja njihova točnost te je marina nije dužna provjeravati, međutim, marina zadržava pravo njihove provjere. Učinak te klauzule je da je korisnik veza odgovoran za istinitost i točnost podataka. Ako dođe do štete koja je u uzročnoj vezi s netočnim podacima, marina za nju u pravilu neće odgovarati.<sup>29</sup> Takav zaključak proizlazi i iz tumačenja 01 OUSV kl. 15.6. koja govori o razlozima za isključenje odgovornosti marine. Naime, jedan od razloga za isključenje odgovornosti marine jest davanje neistinitih, netočnih ili nepotpunih informacija od strane korisnika veza, a tiču se plovila i njegova boravka na vezu. S druge strane, ako je šteta uslijed netočnosti podataka o plovilu nastala marini ili drugim plovilima u marini, pretpostavit će se odgovornost korisnika veza za takvu štetu.

Mjesto za vez marina dodjeljuje za određeno plovilo navedeno u ugovoru te korisnik veza ne može upotrebljavati dodijeljeni vez za drugo plovilo, bez izričite suglasnosti marine (01 OUSV kl. 2.2.). Ova odredba važna je zbog toga što vez koji se daje na uporabu treba biti odgovarajući upravo za tehnička obilježja plovila koje je predmet ugovora, pa bi samoinicijativna promjena plovila od strane korisnika veza mogla ugroziti sigurnost toga plovila i ostalih plovila kao i infrastrukture marine.

Ako korisnik veza želi zamijeniti plovilo koje je predmet ugovora o vezu drugim plovilom, primjerice, jer je kupio ili naslijedio drugo plovilo, 01 OUSV kl. 2.3. propisuje da strane mogu sklopiti aneks ugovoru o vezu prema kojem je korisnik veza dužan nadoplatiti razliku u naknadi za vez ako se radi o višoj cjenovnoj kategoriji plovila, a ako je riječ o manjoj cjenovnoj kategoriji plovila korisnik veza nema pravo na umanjenje ugovorene naknade za vez.

---

<sup>29</sup> Iznimku bi predstavljala netočnost podataka koja je očita ili koja marini nije mogla ostati nepoznata. No, teret dokazivanja tad je na korisniku veza, koji osim toga treba dokazati i potreban stupanj krivnje marine sukladno 01 OUSV kl. 5. – 7.

### 3.3. Vez

Predloženi standardni OUU definiraju pojam veza u moru i suhog veza (01 OUSV kl. 3.1. i 3.2.) te propisuju da marina suvereno određuje mjesto za vez sukladno svom pravilniku o redu u luci i planu vezova te može u bilo kojem trenutku bez pitanja i odobrenja korisnika premjestiti plovilo na drugi odgovarajući vez unutar marine (01 OUSV kl. 3. i 3.3.). Također, za vrijeme izbivanja plovila s veza marina može isto mjesto za vez privremeno ustupiti za smještaj drugog plovila (01 OUSV kl. 3.4.). S tim u vezi, korisnik veza dužan je prijaviti izbivanje plovila koje traje dulje vrijeme (primjerice, klauzulama smo predvidjeli takvo izbivanje dulje od 7 dana) te povratak plovila u marinu najkasnije 24 sata prije uplovljavanja sukladno klauzuli 01 OUSV 14.2. Takvo privremeno ustupanje veza drugom korisniku, odnosno izbivanje plovila iz marine, bez utjecaja je na ugovorenu naknadu za stalni vez. Ove odredbe odgovaraju široko primijenjenoj praksi marina koje za vrijeme izbivanja plovila sa stalnih vezova, osobito u nautičkoj sezoni, nužno trebaju raspolagati slobodnim vezovima za potrebe tranzitnog veza.

Sva navedena pitanja važno je predvidjeti u OUU zbog pravne sigurnosti jer su neka od njih bila predmet sudskih sporova i tumačenja u sudskoj praksi. U sporu u kojem je marina kao pružatelj usluge veza tužbom potraživala isplatu, korisnik veza kao tuženik u sporu se protivio tužbenom zahtjevu zato što je tijekom trajanja ugovora vez preuzela treća osoba. Istaknuo je da smatra da od trenutka kada je predmetni vez preuzela treća osoba više nije bio u ugovornom odnosu s marinom. Sud je presudio u korist marine i zaključio da sklapanjem ugovora o uporabi veza korisnik veza ne stječe pravo na korištenje određenog veza, nego pravo da mu marina osigura vez za vrijeme dok se plovilo nalazi u marini, pa nije od utjecaja na spor činjenica što je vez koristio drugi korisnik.<sup>30</sup> Navedeno proizlazi iz osnovnog koncepta nastalog i široko prihvaćenog u praksi domaćih i stranih marina, a koji je ugrađen i u prijedlog novih odredbi PZ-a u čl. 673.j st. 1. i 2. kojima se propisuje da se pružatelj usluge veza ugovorom o vezu obvezuje ustupiti vez korisniku veza na uporabu za smještaj određenog plovila pri čemu je pružatelj usluge veza ovlašten u bilo kojem trenutku bez pitanja ili odobrenja korisnika veza premjestiti plovilo na drugi odgovarajući vez.<sup>31</sup>

---

30 Visoki trgovački sud Republike Hrvatske, Pž-8130/03, 22. studenog 2006.

31 Za opširniji komentar prijedloga ovih novih odredbi PZ-a vidi Skorupan Wolff, Padovan, Ugovor o vezu *de lege ferenda*, *op. cit.*, str. 59-60.



### 3.4. Naknada za vez

01 OUSV kl. 4. definira naknadu za vez kao cijenu koju korisnik veza plaća za usluge marine pružene temeljem ugovora o vezu. Znači, važno je da iznos naknade za vez obuhvaća cijenu svih usluga koje su ugovorene ugovorom o vezu. Primjerice, osim cijene za ustupanje mjesta za vez to može biti i cijena za nadziranje ili ispunjavanje drugih usluga i radova. OUU se ne bave pitanjem iznosa naknade za vez i njezina dospijeaća. Iznos naknade utvrđuje se prema cjeniku usluga marine, a obračunava se, fakturira i dospijeva sukladno ugovoru o vezu. Mjesto za ugovornu odredbu kojom se definira iznos te način i dospijeaće plaćanja naknade za vez predvidjeli smo u MUV.

### 3.5. Obveze marine

#### 3.5.1. Ustupanje i održavanje veza

Ustupanje i održavanje veza središnja je i najvažnija obveza marine. Ona je podudarna u svim kompletima OUU, a u pravilu oko nje se grade i s njom su povezani i svi ostali obvezni odnosi ugovornih strana iz ugovora o vezu.

01 OUSV kl. 5.1. razrađuje sadržaj usluge, tj. obveze ustupanja i održavanja veza. Ova usluga uključuje sljedeće obveze marine:

1. ustupiti korisniku veza mjesto za siguran vez
2. održavati vez u sigurnom i ispravnom stanju
3. održavati uredno i u dobrom stanju luku, građevinske objekte u luci, lučku infrastrukturu i lučku opremu uključujući sustav prihvata i rukovanja otpadom s plovila te sustav protupožarne zaštite
4. održavati sigurnost i red u luci, uključujući sigurnosnu zaštitu i videonadzor lučkih objekata, gatova i druge imovine marine.

Znači, ova obveza marine uključuje tehničku i nautičku sigurnost i ispravnost veza, njegovo održavanje u ispravnom stanju, kao i održavanje ostale infrastrukture i opreme marine te reda i sigurnosti u luci. Sigurnost veza u nautičkom smislu znači da vez mora imati prikladan pristup, odgovarajuću dubinu mora, uobičajen i razuman razmak između plovila, tj. prikladnu širinu koja je na raspolaganju određenom plovilu tehničkih obilježja navedenih u ugovoru, odgovarajući položaj u odnosu na izloženost vjetru, valovima i morskim strujama i sl. Sigurnost veza u tehničkom smislu znači da vez ima odgovarajuće naprave i opremu potrebnu za sigurno vezivanje (primjerice, sidreni blok, lanac, *mooring*-konope, bitve i sl.).<sup>32</sup>

---

<sup>32</sup> Ove karakteristike veza proizlaze i iz definicije veza u moru, vidjeti 01 OUSV kl. 3.1.

Usluga ustupanja mjesta za vez u marini uobičajeno uključuje i opskrbu plovila električnom energijom prema mogućnostima mreže i svježom vodom za uobičajene potrebe plovila, uporabu sanitarnih čvorova, radioslužbu, službu informiranja o hidrometeorološkoj prognozi te sigurnosni nadzor i određenu razinu sigurnosne zaštite lučkih obala, gatova, objekata i druge imovine marine, a što svakako doprinosi i razini sigurnosti plovila, gostiju i njihove imovine koja se nalazi u marini.<sup>33</sup> Upravo u ovim specifičnim djelatnostima sastoji se dodatna vrijednost usluge veza plovila u marini u odnosu na uslugu veza u drugim vrstama luka nautičkog turizma, nautičkim dijelovima luka otvorenih za javni promet, sportskim lučicama i sl., pa je korisno tu obvezu i artikulirati u OUU (01 OUSV kl. 5.2.).

Prijedlogom izmjena i dopuna PZ-a iz 2018. kojima se normira ugovor o vezu, kao kogentna zakonska odredba uvodi se obveza pružatelja usluge veza da udovoljava pozitivnim propisima o pomorskom dobru i morskim lukama te o pružanju usluga u nautičkom turizmu.<sup>34</sup> Nastavno na to, prema Prijedlogu zakona uvodi se znatno stroža ugovorna te izvanugovorna odgovornost pružateljima usluge veza koji nemaju valjanu pravnu osnovu za obavljanje djelatnosti pružanja usluge veza sukladno pozitivnim propisima.<sup>35</sup> Osim toga, ako marina kao pružatelj usluge veza ne udovoljava spomenutim uvjetima, prema Prijedlogu zakona korisnik veza ima mogućnost jednostranog raskida ugovora i pravo na naknadu štete.

### 3.5.2. Nadzor plovila na vezu

Ogledne klauzule OUU koncipirane su tako da sadržaj obveze nadzora uključuje dva segmenta:

1. provjeru tzv. nautičke sigurnosti plovila na vezu i
2. sigurnosni nadzor nad plovidom radi prevencije kaznenih djela i prekršaja.<sup>36</sup>

---

33 Opširnije o standardima sigurnosne zaštite u marinama vidi u poglavlju ove knjige: Pavliček, J., Razvoj sigurnosnih standarda u marinama, Barbić, J. (ur.), *Novi pravni režim za marine*, knjiga 47, Nakladnički niz: *Modernizacija prava*, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 2019., str. 275-297.

34 Opširnije tumačenje cilja zbog kojeg se uvodi ova kogentna odredba i učinka koji se želi postići vidjeti u radu: Skorupan Wolff, Padovan, Ugovor o vezu *de lege ferenda*, op. cit., str. 50-55.

35 Oni se mogu osloboditi odgovornosti za štetu koja korisniku veza ili trećim osobama nastane u vezi s ugovorom o vezu ako dokažu da je šteta u cijelosti ili djelomično prouzročena radnjom ili propustom korisnika veza učinjenim u namjeri da se prouzroči šteta ili iz nepažnje, ili ako dokažu da je šteta u cijelosti prouzročena radnjom ili propustom treće osobe učinjenim u namjeri da se prouzroči šteta.

36 01 OUSV kl. 6. uređuje obvezu nadzora plovila na vezu.

Provjera tzv. nautičke sigurnosti plovila na vezu podrazumijeva vanjski pregled i provjeravanje stanja plovila i njegove opreme koji uključuje kontrolu vodene linije, priveza, bokobrana i sl. Ove poslove u marini obavlja mornarska služba pod vodstvom kapetana marine, a faktično se obavljaju pregledom i provjerom s gata te uz pomoć videonadzora, elektroničke i informatičke podrške sustavu nadzora. Sigurnosni nadzor sukladno usvojenom planu sigurnosne zaštite marine radi prevencije i rane reakcije na kaznena i prekršajna djela usmjerena protiv imovine i osoba u marini, marina može povjeriti trećim osobama koje se profesionalno bave pružanjem zaštitarskih usluga.<sup>37</sup>

Na ovom mjestu treba istaknuti da se u proces nadziranja plovila s vremenom implementiraju nove tehnologije. Primjerice, koriste se uređaji koji omogućuju ranu detekciju požara, prisutnost vlage u kaljuži broda i sl., a sve je to informatički podržano mogućnošću ranog dojavljivanja promjena na plovilu. Važno je to da su ogleadne klauzule OUU koncipirane tako da dopuštaju uvođenje novih tehnologija u obavljanju nadzora plovila na vezu. Prema tome, svaka marina treba prilagoditi sadržaj ove klauzule, kojom se definira obveza nadzora plovila na vezu, svojim protokolima i tehničkim i kadrovskim mogućnostima.

Pitanje trajanja obveze nadzora u oglednim OUU uređena je puno preciznije i jasnije nego što je to u postojećim OUU koje nalazimo u praksi hrvatskih marina. Nadzor plovila na vezu je vrlo specifična obveza, a njezina posebnost je u tome što se za vrijeme trajanja ugovora ta obveza sa stajališta marine više puta uključuje i prekida. Zbog toga je najvažnije razraditi pitanje u kojem trenutku prelazi rizik za nadzor s korisnika veza na marinu te kada se prekida marinina obveza da nadzire plovilo. 01 OUSV kl. 6.8. usuglašena je s prijedlogom zakonske odredbe koja govori o nadzoru plovila na vezu. U svakom slučaju obveza nadzora postoji uz uvjet da se plovilo nalazi na vezu i da na njemu ne borave korisnik veza ili osobe koje je on ovlastio. Obveza marine da nadzire plovilo na vezu prekida se svaki put kada su korisnik veza ili treća osoba koju on ovlasti stupili na plovilo, a u tom trenutku marina se oslobađa svake odgovornosti za nadzor plovila, bez obzira na to nalazi li se plovilo u marini ili je u plovidbi. Obveza marine da nadzire plovilo na stalnom vezu nastavlja se povratkom plovila na vez i to u trenutku kada korisnik veza, ili osobe koje je on ovlastio da budu na plovilu, napuste plovilo.

Za rješenje pitanja kada se smatra da su korisnik veza ili treća osoba koju on ovlasti stupili na plovilo, odnosno kada su napustili plovilo OUU nude četiri

---

<sup>37</sup> Vidi bilj. 33, *supra*.

opcije, a na svakoj pojedinoj marini je da u svoje OUU uvrsti onu opciju koja najbolje odgovara njezinoj poslovnoj praksi:

„*Opcija 1:* Smatra se da su korisnik veza ili treća osoba koju on ovlasti stupili na plovilo kada su prijavili svoj dolazak u marinu, odnosno smatra se da su napustili plovilo kada su prijavili svoj odlazak iz marine.

*Opcija 2:* Smatra se da su korisnik veza ili treća osoba koju on ovlasti stupili na plovilo kada su preuzeli ključeve i isprave plovila na recepciji marine, odnosno smatra se da su napustili plovilo kada su predali ključeve i dokumentaciju plovila na recepciji marine.

*Opcija 3:* Smatra se da su korisnik veza ili treća osoba koju on ovlasti stupili na plovilo kada je njihov dolazak u marinu zabilježen u automatskom sustavu evidencije ulazaka u marinu, odnosno smatra se da napustili plovilo kada je njihov odlazak iz marine zabilježen u automatskom sustavu evidencije izlazaka iz marine.

*Opcija 4:* Obveza marine da nadzire plovilo prestaje u trenutku kada mornarsko osoblje marine u redovitom uobičajenom obilasku primijeti da se korisnik veza ili osoba koju je on ovlastio nalazi na plovilu, a ponovno počinje kada mornarsko osoblje uoči da nitko ne boravi na plovilu.“

Preporuka je da se u OUU jasno odredi kada se smatra da je korisnik veza ili osoba koju je on ovlastio stupila na plovilo, ili da se to razradi internim protokolima marine. Međutim, ako postoji protokol u vezi toga kada se smatra da je plovilo predano pod nadzor, a kada nadzor prestaje, a njegove odredbe nisu prenesene u OUU ili ugovor o vezu, nužno je da korisnik veza bude upoznat sa sadržajem tog protokola. U protivnom, ako iz toga protokola proizlazi neka obveza za korisnika veza, a u ovom slučaju proizlazi obveza prijavljivanja dolaska i odlaska marini, osobito ako je riječ o potrošačkom ugovoru, moglo bi se govoriti o nepoštenoj ugovornoj odredbi.<sup>38</sup>

U slučaju spora u vezi odgovornosti marine za nadzor, primjerice, ako se otvori pitanje zašto neke nepovoljne promjene na plovilu nisu uočene ranije, ili zašto neka promjena nije uopće uočena, treba znati da nadzor uključuje poduzimanje uobičajenih i razumnih mjera, pa se, primjerice, ne očekuje da mornari budu neprekidno prisutni na gatu i nadziru određeno plovilo. Znači, nadzor se vrši na

---

38 Opširniji prikaz sudske presude Vrhovnog suda Republike Hrvatske, Rev-244/2013 od 17. travnja 2013. u kojoj je sud tumačio koje pravne posljedice nastupaju zbog propusta korisnika veza u ispunjavanju obveze predaje plovila marini: Skorupan Wolff, V., *Odgovornost za krađu plovila na vezu i posljedice neispunjenja ugovorne obveze predaje plovila marini iz ugovora o vezu i čuvanju plovila* (prikaz presude), *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, vol. 56, br. 171, 2017., str. 218-221.

uobičajeni način i uobičajenom dinamikom. Što je to uobičajeni način i uobičajena dinamika određuju pravila struke i interni protokoli marine. Kao što je prethodno istaknuto, preporuka je da se u onim slučajevima u kojima se usluga i postupanje marine može detaljnije opisati i razraditi to i učini. Tako se postiže kvalitetnija operacionalizacija ugovora. Ako marina ima pisane protokole u pogledu nadzora u kojima se detaljno razrađuje postupanje mornara, kapetana i eventualno drugih zaposlenika, broj mornara u službi, postupci pri vršenju nadzora i sl. korisno je da su ti protokoli predloženi korisnicima veza. Ako ne postoje formalni protokoli, preporuka je da se oni ukratko opišu u općim uvjetima. To nudi veću pravnu sigurnost ugovornim stranama u slučaju spora oko činjenice koji je točno bio opseg i sadržaj obveze nadzora te kojom dinamikom je marina bila obvezna ispunjavati ovu obvezu.

Važno je u OUU razraditi obveze marine u slučaju da se pri ispunjavanju obveze nadziranja plovila na vezu uoče određene nepovoljne promjene. Obveze marine i daljnje postupanje ovise o pitanju o kakvim se promjenama u odnosu na plovilo radi, točnije, je li nužno hitno i neodgodivo postupanje, ili je riječ o promjenama i ugrozama koje ne zahtijevaju hitno postupanje, te jesu li te promjene uzrokovane kaznenim djelima ili prekršajima.

Ako je riječ o promjenama na plovilu, opremi ili priveznoj užadi koje utječu na sigurnost plovila na vezu ili ukazuju na rizik nastanka štete za plovilo, 01 OUSV kl. 6.5. propisuje da je u tom slučaju marina obvezna odmah obavijestiti korisnika veza. Ova je odredba logična, jer je obveza korisnika veza brinuti o plovilu pa on odlučuje koje poslove i mjere će poduzeti da se, primjerice, otklone kvarovi ili oštećenja na plovilu, zamijene dotrajali konopi, nadomjestite bokobrani i sl. Obveza obavještanja proizlazi i iz općeg načela dužnosti suradnje ugovornih strana radi potpunog ispunjenja ugovornih obveza i ostvarivanja prava iz ugovora (ZOO, čl. 5.). Treba naglasiti da je obveza marine da obavijesti korisnika veza o uočenim nepovoljnim promjenama u stanju plovila neovisna o činjenici tko je kriv za nastupanje nepovoljnih promjena (korisnik veza, treća osoba, slučaj, viša sila ili marina). Krivnja je relevantna za pitanje odgovornosti i prava na naknadu štete. Ako, pak, promjena u stanju plovila ili privezne užadi zahtijeva hitno postupanje primjenjuje se 01 OUSV kl. 17. koja govori o hitnim nepredviđenim činjenjima.<sup>39</sup>

Značajan problem za ugovorne strane su slučajevi sigurnosne ugroze imovine ili osoba u marini koji imaju narav prekršajnih ili kaznenih djela. Poseban slučaj

---

<sup>39</sup> Opširnije *infra* t. 3.11. Hitna nepredviđena činjenja koja se odnose na jahtu ili brodicu.

u tom smislu je i nestanak plovila s veza o kojem marina nije obavještena. Zbog toga ogleđni OUU u posebnoj klauzuli reguliraju protokol postupanja marine u tim slučajevima (01 OUSV kl. 6.6. i 6.7.).

Naime, ako ispunjavajući obvezu nadzora marina uoči sigurnosne ugroze koje imaju narav kaznenog ili težeg prekršajnog djela protiv imovine i osoba u marini, dužna je o tome u najkraćem roku obavijestiti nadležna državna tijela (01 OUSV kl. 6.6.). Isto tako, ako izvan nautičke sezone ispunjavajući obvezu nadzora mornarsko osoblje marine uoči da je plovilo odsutno s veza dulje od 7 dana, a ona o toj odsutnosti nije bila uredno obavještena, dužna je o tome obavijestiti korisnika veza u najkraćem roku. Treba istaknuti da se ovakvo postupanje marine očekuje isključivo kad je riječ o razdoblju izvan nautičke sezone te u slučaju kad je plovilo odsutno s veza dulje od 7 dana, a korisnik veza nije o tome obavijestio marinu. Za vrijeme trajanja nautičke sezone uobičajena su učestala isplavljanja i kraća ili duža razdoblja u kojima plovilo nije na vezu, a istraživanjem poslovne prakse utvrđeno je da korisnici stalnih vezova u pravilu ne prijavljuju svako isplavljanje. Zbog takve prakse marinama je gotovo nemoguće u sezoni kontrolirati svako izbjivanje plovila s veza. U svakom slučaju, ako utvrdi da odlazak plovila nije učinjen u suglasnosti s korisnikom veza, marina je nestanak plovila dužna odmah prijaviti nadležnim državnim tijelima te surađivati u njihovim daljnjim postupcima (01 OUSV kl. 6.7.).

Međutim, važno je naglasiti da sukladno 01 OUSV kl. 6.4. usluga nadzora plovila na vezu nema narav ostave plovila i ne podrazumijeva predaju plovila u posjed marine. Time se isključuje primjena odredbi o ostavi na ugovor o vezu i otklanjaju pogrešne konotacije koje je u praksi ugovor o vezu dobivao kada su se na pravni odnos stranaka iz ugovora o vezu primjenjivale odredbe ZOO-a o ugovoru o ostavi. U praksi je bilo primjera nerazumijevanja koncepta ugovora o vezu i poimanja njegovih objektivno i subjektivno bitnih sastojaka koji su rezultirali nejedinstvenom sudskom praksom i posljedično tome pravnom nesigurnošću.<sup>40</sup>

### 3.5.3. Dodatne usluge i radovi

Kao što smo već prethodno pojasnili, subjektivno bitan sastojak ugovora o vezu može biti i ispunjavanje dodatnih usluga i radova. Radi jasnoće i pravne sigurnosti, kl. 7. propisuje da se obveze i odgovornost marine koje proizlaze iz pojedine dodatne usluge ili radova trebaju cijeliti prema pravnoj prirodi toga

---

<sup>40</sup> Vidjeti odluku u predmetu Trgovačkog suda u Rijeci, P-2590/1994, od 28. veljače 2007., opširnije prikazano *infra* bilj. 55.

posla, pa se sukladno tome na pravni odnos strana supsidijarno primjenjuju odgovarajuće zakonske odredbe za pojedine vrste ugovora. Primjerice, na poslove izbacivanja oborinskih voda iz plovila, provjetravanje unutrašnjosti plovila, kontrolu kaljuže, pokrivanje plovila ceradom (vlasništvo korisnika veza), punjenje baterija, čišćenje unutrašnjosti plovila, pranje trupa, usluge lučke dizalice ili *travel-lifta* i slično, na odgovarajući način primjenjuju se odredbe o ugovoru o djelu iz ZOO-a.

Preporuka je da se ugovorom o vezu ne ugovaraju serviserski i brodopopravljачki radovi. Oni se u poslovnoj praksi hrvatskih marina u pravilu ugovaraju temeljem posebnog radnog naloga, znači zasebnog ugovora, a takvu praksu treba zadržati. To su poslovi koji po svom sadržaju i pravnoj prirodi ne spadaju u pravni okvir ugovora o vezu. Bitna razlika u odnosu na ugovor o vezu i usluge koje se pružaju u okviru tog ugovora jest da prilikom obavljanja serviserskih i brodopopravljачkih radova i usluga dolazi do predaje plovila u posjed izvođaču tih radova, a marina se u tom slučaju nalazi u pravnom položaju brodopopravljачa iz čl. 430. st. 2. PZ-a. Važno je naglasiti da se Prijedlogom zakona o izmjenama i dopunama PZ-a iz 2018. proširuje definicija ugovora o preinaci i popravku broda i na radove održavanja, servisiranja te slične radove na plovilu ili njegovim dijelovima. Također, primjena odredbi o ugovoru o preinaci i popravku broda izričito se proširuje i na jahte i brodice. Prema tome, ako marina pruža usluge i radove održavanja ili servisiranja plovila, na te poslove treba supsidijarno primijeniti odredbe čl. 430. – 441. PZ-a o ugovoru o gradnji, preinaci ili popravku broda, a ne nove odredbe PZ-a o ugovoru o vezu.

### 3.6. Obveze korisnika veza

#### 3.6.1. Uporaba veza prema ugovoru i namjeni

Propisivanjem obveze uporabe veza prema ugovoru i namjeni posebno se naglašava da korisnikove obveze izviru iz konkretnog ugovora i njegove pravne prirode te namjene nautičkog veza.<sup>41</sup> Namjena veza je definirana klauzulom ogleđnih OUU koja govori o plovilu, jer je namjena veza njegova uporaba za smještaj ugovorom određenog plovila. Dodatno se u 01 OUSV kl. 8. konkretiziraju obveze korisnika veza te se određuje koji je stupanj pažnje korisnik dužan ulagati prilikom uporabe veza. Ovdje se radi o ugovorima koje sklapaju fizičke

<sup>41</sup> Riječ je o primjeni temeljnog načela obveznog prava *pacta sunt servanda*, koje posebno artikulira i čl. 342. 1. ZOO-a.

ili pravne osobe koje nisu čarterske kompanije, pa se od njih očekuje da vez rabe pažnjom dobrog domaćina.<sup>42</sup>

Posebno se propisuje da je korisnik veza dužan poštivati sve pozitivne propise, a to se primarno odnosi na propise o plovidbi, zaštiti okoliša, održavanju reda u luci, odredbe marininog pravilnika o redu u luci i plana za prihvat i rukovanje otpadom s plovnih objekata. Iako se pridržavanje pozitivnih propisa pretpostavlja samo po sebi kao obveza svakog subjekta, pa i izvan poslovnog odnosa, a *ignorantia iuris neminem excusat*, korisno je da se to u OUU posebno istakne jer se time upozorava korisnika veza na tu obvezu i naglašava se da ponašanje protivno tome predstavlja kršenje ugovora. Za marinu je važno da korisnik veza posjeduje sve propisane isprave plovila te da plovidlom upravlja osoba koja je za to osposobljena i ovlaštena. Stoga se u 01 OUSV unosi kl. 8.1. po kojoj korisnik jamči da zadovoljava ta dva spomenuta uvjeta. Smisao ove klauzule također je poštivanje pozitivnih propisa o plovidbi.

Obveza korisnika veza koja se naglašava i u svim aktualnim OUU hrvatskih marina jest da privez plovila izvede stručno i pravilno. Međutim, naš je prijedlog da se u novim standardiziranim OUU ta obveza dodatno razradi. Tako 01 OUSV kl. 8.2. propisuje da plovilo mora biti privezano na sigurnom odstojanju od gata i s postavljenim bokobranima na bokovima i krmu plovila, a korisnik veza je dužan osigurati i održavati krmene – stražnje konopce za privez plovila na gat i bokobrane. Ova obveza čini cjelinu s obvezom održavanja i opremanja plovila.<sup>43</sup>

Jasan je cilj propisivanja ove obveze korisnika veza. Nestručno i nepravilno izveden privez plovila može ugroziti plovilo koje je predmet ugovora o vezu, ali može dovesti i do oštećenja ili uništenja drugih plovila u marini, lučkih postrojenja i opreme, ugroziti život i zdravlje ljudi i sl. Korisnik veza odgovara za štetu koja nastane kao posljedica nestručnog i nepravilno izvedenog priveza prema posebnim pravilima o odgovornosti broдача, tj. vlasnika odnosno korisnika jahte ili brodice za štete koje jahta odnosno brođica prouzroči operativnim obalama, lukobranima, lučkim uređajima i postrojenjima te drugim objektima u luci (PZ, čl. 811.), zatim za štete uslijed sudara s drugim plovnim objektima (PZ, čl. 748. i dalje), štete uslijed onečišćenja morskog okoliša (PZ, čl. 812., čl. 823.a i dalje), štete uslijed smrti i tjelesne ozljede trećih osoba (PZ, čl. 810.), štete i troškove u vezi uklanjanja ili vađenja podrtine (PZ, čl. 840.a i dalje), uz odgovarajuću primjenu

---

42 Drugačiji stupanj pažnje zahtijeva se za charter kompanije, riječ je o pažnji dobrog gospodarstvenika, opširnije *infra* t. 5. Opći uvjeti ugovora o stalnom vezu u marini za plovila u charteru.

43 Opširnije *infra* t. 3.6.2. Održavanje i opremanje plovila.



pravila o ograničenju odgovornosti broдача (PZ, čl. 385. i dalje).<sup>44</sup> Važno je naglasiti da se odredbe PZ-a o izvanugovornoj odgovornosti vlasnika broда i broдача, uključujući i odgovornost za sudar, primjenjuju na sve plovne objekte, bez obzira na veličinu i namjenu (PZ, čl. 748., čl. 809. st. 1.).<sup>45</sup>

Propust korisnika veza u ispunjavanju obveze da privez plovila izvede stručno i pravilno, posebno ako se dokaže da je šteta posljedica nedostatka bokobrana, pucanja ili odvezivanja krmenog konopa kojim je plovilo privezano za gat odnosno ponton, jedan je od razloga za isključenje odgovornosti marine.<sup>46</sup>

Štetni događaji u marinama nerijetko se događaju prilikom uplovljavanja i pristajanja na vez ili isplavljanja, pa je korisno da marine u svojim OUU pridrže pravo na izdavanje uputa korisnicima vezova, tj. voditeljima plovila prilikom pristajanja i isplavljanja u okviru svojih javnih ovlasti tijela koje upravlja lukom.<sup>47</sup> 01 OUSV kl. 8.3. posebno ističe obvezu korisnika veza da postupa po uputama marine ako su takve upute izdane. To znači da se propisivanjem ove obveze korisnika veza ni u kojem slučaju ne implicira da je marina dužna izdavati takve upute korisniku. Na tragu općih načela pomorskog prava prema kojima za nautičku grešku uvijek odgovara broдач, 01 OUSV kl. 8.3. propisuje da korisnik veza u svakom slučaju, pa i kad postupa po uputama marine, snosi svu odgovornost za upravljanje plovilom. Ovom ugovornom odredbom kojom se propisuje obveza korisnika veza da postupa po uputama marine štiti se javni interes sigurnosti plovidbe u akvatoriju luke, uključujući sigurnost drugih plovila u luci, sprječavanje opasnosti za život i zdravlje ljudi, okoliš, opremu i infrastrukturu luke. Naime, obveza i zadaća marine je briga o održavanju reda u luci, što uključuje i prevenciju pomorskih nesreća poput sudara plovila, udara plovila u obalu i sl.<sup>48</sup>

Protivno ugovoru o vezu i namjeni veza smatra se i naplatno ili besplatno prepuštanje veza trećoj osobi na uporabu. Stoga se to posebno propisuje u ogleđnim klauzulama OUU koje govore o obvezi uporabe veza prema ugovoru i namjeni (01 OUSV kl. 8.6.). Odredbu kogentne pravne prirode u pogledu prepuštanja veza trećima na uporabu sadrži i nacrt zakonskih odredbi o ugovoru o vezu. Riječ je o tome da je korisniku veza zabranjeno trgovanje vezom, tj. komercijalno

44 Opširnije o građanskopravnoj odgovornosti vlasnika odnosno korisnika jahte ili brodice za štetu vidi Ćorić, D., Primjena odredbi Pomorskog zakonika o izvanugovornoj odgovornosti vlasnika broда i broдача na jahte i brodice, *Poređbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, vol. 57, br. 172, 2018., str. 131-147.

45 Opširnije Skorupan Wolff, Padovan, *Obveze korisnika veza...*, *op. cit.*, str. 359.

46 Vidjeti 01 OUSV kl. 15.6., opširnije *infra*.

47 Opširnije o javnim ovlastima koncesionara marine vidi Petrinović, R.; Mandić, N., Javne ovlasti koncesionara luke nautičkog turizma, Barbić, J. (ur.), *Pravni okvir za luke nautičkog turizma*, knjiga 42, Nakladnički niz: *Modernizacija prava*, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 2018., str. 125-135.

48 Skorupan Wolff, Padovan, *Obveze korisnika veza...*, *op. cit.*, str. 360.

eksploatiranje veza tako da se korisnik veza pojavljuje u ulozi osobe koja ustupa vez trećemu na uporabu uz naknadu. Drugim riječima, nije dopušten tzv. podnajam veza. Jasan je smisao ovog zakonskog rješenja i odredbe oglednih OUU, a on proizlazi iz posebnosti ugovora o vezu. Specifičnost pravnog položaja pružatelja usluge veza jest da on treba imati valjanu pravnu osnovu za obavljanje djelatnosti pružanja usluge veza sukladno pozitivnim propisima o pomorskom dobru i morskim lukama te o pružanju usluga u nautičkom turizmu. U pogledu vezova u moru i suhih vezova na pomorskom dobru takva zabrana uvjetovana je upravnopravnim odredbama o gospodarskom korištenju pomorskog dobra (Zakonom o pomorskom dobru i morskim lukama, čl. 2., 6., 7., 16. i drugi)<sup>49</sup>, a u pogledu djelatnosti pružanja usluge veza upravnopravni propisi o pružanju usluga u nautičkom turizmu dopuštaju bavljenje takvom djelatnošću samo pružateljima usluge koji ispunjavaju posebno propisane uvjete (Zakon o pružanju usluga u turizmu, čl. 84. – 89.).<sup>50,51</sup> Korisnik veza ne može se naći u ulozi pružatelja usluge veza, čak i ako se radi o nenaplatnom ustupanju veza trećemu na uporabu zbog toga što se temeljem ugovora o vezu ne ispunjavaju samo privatnopravne obveze koje pružatelj usluge veza preuzima sklapanjem ugovora o vezu, već su posebno važne njegove javnopravne ovlasti u pogledu upravljanja lukom, redom u luci i sigurnosti plovidbe.<sup>52</sup> Dakle, pružatelj usluge veza ne može ugovorom o vezu, kao građanskopravnim ili trgovačkim ugovorom sklopljenim s korisnikom veza, prenijeti na korisnika veza javnopravna ovlaštenja tijela koje upravlja lukom, niti ga može ovlastiti da iskorištava vez tako da ugovorom o vezu s njim ugovori da korisnik veza može tržiti vezom ili ga davati na besplatnu uporabu trećim osobama. Ovlaštenje za obavljanje te djelatnosti može se pribaviti samo u posebnim upravnim postupcima u okviru kojih se stječe valjana pravna osnova za obavljanje djelatnosti pružanja usluge veza sukladno pozitivnim propisima o pomorskom dobru i morskim lukama te o pružanju usluga u nautičkom turizmu.<sup>53</sup>

Pored zabrane prepuštanja veza trećoj osobi na uporabu (01 OUSV kl. 8.6.), ogledni OUU propisuju još dvije zabrane korisniku veza, a to je zabrana da preinačuje ili doručuje opremu i instalacije veza (01 OUSV kl. 8.4.) te zabrana korištenja u komercijalne svrhe bilo kojeg dijela luke, objekata, plovila ili vozila koja se nalaze u marini, osim ako za takvu vrstu aktivnosti ne postoji poseban ugovor

49 Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama, Narodne novine br. 158/2003, 100/2004, 141/2006, 38/2009, 126/2011, 56/2016 (u nastavku: ZPDML).

50 Zakon o pružanju usluga u turizmu, Narodne novine br. 130/2017 (u nastavku: ZPUT).

51 Skorupan Wolff, Padovan, Ugovor o vezu *de lege ferenda*, *op. cit.*, str. 70.

52 Skorupan Wolff, Padovan, Obveze korisnika veza..., *op. cit.*, str. 345.

53 Skorupan Wolff, Padovan, Ugovor o vezu *de lege ferenda*, *op. cit.*, str. 70.

o poslovnoj suradnji između marine i korisnika veza (01 OUSV kl. 8.5.). Jasan je razlog zašto su ove klauzule uvrštene u OUU. Primarno je riječ o zaštiti sigurnosti u marinama, zaštiti od požara, zaštiti tehničkih standarda ispravnosti i sigurnosti veza, lučkih postrojenja i sl. Ovdje također vrijedi prethodno istaknuti argument da je isključivo marina kao koncesionar i pružatelj usluge veza odgovorna za sigurnost i ispravnost veza i infrastrukture marine pa tako i za svu opremu i instalacije.<sup>54</sup> I konačno, kao što je već pojašnjeno, dijelovi luke kao pomorskog dobra ne smiju se komercijalno iskorištavati bez valjane pravne osnove sukladno ZPDML-u te drugim važećim propisima o koncesijama na pomorskom dobru.

### 3.6.2. Održavanje i opremanje plovila

Obveze strana iz ugovora o vezu balansirane su tako da marina preuzima brigu o vezu, a korisnik veza o plovilu koje je predmet ugovora o vezu. Dakle, konceptijski gledano obveza opremanja i održavanja plovila na strani je korisnika veza. Posebno artikuliranje obveze korisnika veza koji je dužan za vrijeme trajanja ugovora održavati plovilo i njegovu opremu važno je iz razloga pravne sigurnosti. U praksi je bilo primjera nerazumijevanja koncepta ugovora o vezu i poimanja njegovih objektivno i subjektivno bitnih sastojaka koji su rezultirali nejedinstvenom sudskom praksom te posljedično pravnom nesigurnošću.<sup>55</sup>

01 OUSV kl. 9.1. određuje opseg ove obveze korisnika veza. Odgovarajuća odredba nalazi se i u novom čl. 673.p PZ-a prema Prijedlogu zakona o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika iz kolovoza 2018. Održavanje plovila i opreme uključuje: a) održavanje plovila i njegove opreme u dobrom i ispravnom stanju sposobnosti za plovidbu sukladno važećim propisima<sup>56</sup> i b) opremanje plovila

54 Skorupan Wolff, Padovan, *Obveze korisnika veza...*, *op. cit.*, str. 346.

55 Primjerice, u sporu nastalom iz ugovora o vezu u kojem korisnik veza potražuje naknadu štete od marine zbog oštećenja plovila na vezu sud je, među ostalim, istaknuo da je marina bila dužna poduzimati sve radnje koje su potrebne da se plovilo vrati korisniku veza u stanju u kojem je bilo primljeno. Marina kao tuženik u sporu istaknula je da je tužitelj bio dužan predati pisanu narudžbu svih usluga koje je želio da se izvrše na plovilu, a koje proizlaze iz djelatnosti marine. Sud nije prihvatio takav stav marine i zaključio da je marina niz radnji kao što su konzervacija motora, skidanje s broda akumulatora i njihovo čuvanje na suhom i u zatvorenom prostoru s povremenim punjenjem i pražnjenjem, korištenje kaljužne pumpe, odvrtnje čepa za otjecanje vode i dr. trebala izvršavati bez upute tužitelja jer je riječ o osnovnim djelatnostima tuženika. Odluka Trgovačkog suda u Rijeci, P-2590/1994, od 28. veljače 2007. Treba istaknuti da se spomenute djelatnosti ne mogu smatrati osnovnim djelatnostima marine već isključivo dodatnim uslugama uz osnovnu uslugu iznajmljivanja veza i smještaja plovniha objekata. Štoviše, uopće nije nužno da se u marinama pružaju usluge održavanja i servisiranja plovniha objekata. Vidi Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma, Narodne novine br. 72/2008, u dijelu u kojem se govori o minimalnim uvjetima koje moraju zadovoljavati luke nautičkog turizma.

56 Sposobnost brodice i jahte za plovidbu definirana je u čl. 111. PZ-a.

odgovarajućim konopima za privez, bokobranima i kvalitetnom ceradom te brigu o njihovom redovitom održavanju i zamjeni prema potrebi za sve vrijeme trajanja ugovora o vezu.

Ogledni standardni OUV detaljnije razrađuju koju opremu plovilo obvezno mora imati (01 OUV kl. 9.2., 9.3. i 9.4.). Riječ je o obaveznom opremanju plovila: protupožarnim sredstvima koja će efikasno djelovati na samom plovilu, s tim da plovilo mora imati barem jedan sustav za automatsko gašenje požara u motornom prostoru, eko-spužvu u kaljuži broda ili sličnu napravu koja prikuplja onečišćenja koja sustavom pražnjenja mogu dospjeti neposredno u more. Ovdje spada i opremanje plovila ispravnim i standardiziranim vodovodnim priključkom i crijevom te kabelom i priključkom za spajanje na energetski ormarić.

Obveza održavanja plovila i opreme uključuje i obvezu korisnika veza da prije svakog napuštanja plovila isključi i odspoji sve električne kablove i vodovodne priključke. U protivnom, marina može sama isključiti priključke bez prethodne obavijesti. Ova obveza je u izravnoj funkciji prevencije nastanka požara ili drugih mogućih šteta na plovilu. Treba istaknuti da se propuštanje ove obveze može smatrati nemarnim i nestručnim postupkom korisnika veza, posade ili drugih osoba koje korisnik veza ovlasti da koriste plovilo, a ako je takav postupak u uzročnoj vezi s nastalom štetom može biti razlog i za isključenje odgovornosti marine prema kl. 15.6.

Također, ako postoji uzročna veza između štete i neopremljenosti ili neodržavanosti plovila ili opreme, može se tumačiti da je korisnik prekršio ovu ugovornu obvezu, a njezino kršenje za korisnika veza ima dalekosežne posljedice. Naime, marina se može osloboditi odgovornosti za štetu iz ugovora o vezu ako dokaže da je šteta posljedica neodržavanja, zapuštenosti, istrošenosti, dotrajalosti plovila ili opreme te nedostatka bokobrana, pucanja ili odvezivanja krmelog konopa kao i za štetu koja je posljedica nestručno izvedene ili dotrajale električne, plinske ili vodovodne instalacije na plovilu, odnosno instalacije od plovila do priključka na gatu.<sup>57</sup> Na tom tragu je i aktualna poslovna praksa.<sup>58</sup>

---

<sup>57</sup> 01 OUV kl. 15.6., opširnije *infra* t. 3.8. Isključenje odgovornosti marine.

<sup>58</sup> U postupku u kojem je tužitelj potraživao naknadu štete od marine utvrđeno je da je zbog nekorištenja i neodržavanja plovila došlo do propadanja drvene konstrukcije plovila. Marina (tuženik) je poduzela sve mjere kako bi zaštitila imovinu tužitelja i spriječila potonuće plovila te je plovilo izvadila iz mora i smjestila na suhi vez. Korisnik veza u sporu nije dokazao postojanje pretpostavki za odštetnu odgovornost marine prema ugovoru o vezu. Ugovorom o vezu isključena je obveza marine da naknadi štetu na plovilu nastalu uslijed neodržavanja, zapuštenosti, istrošenosti i dotrajalosti plovila, a ugovorom nije utvrđena obveza marine da održava tužiteljevo plovilo. Tužitelj nije dokazao niti pretpostavke za izvanugovornu odgovornost marine. Oduka Vrhovnog suda Republike Hrvatske, Rev-778/2014, 8. siječnja 2015.

Osim toga, marina ima pravo jednostrano raskinuti ugovor ako korisnik veza krši obvezu održavanja i opremanja plovila.<sup>59</sup>

U cilju prevencije nastanka štete na plovilu, opremi i inventaru 01 OUSV kl. 9.7. propisuje dužnost korisnika veza da svu pokretnu opremu i inventar plovila te osobne stvari posade i osoba koje na njemu borave drži zaključane u zatvorenom prostoru plovila.

### 3.6.3. Obavljanje radova u marini

Detaljno razrađenom klauzulom 10. uređuje se pitanje obavljanja radova u marini. Općenito, radove mogu obavljati serviseri, brodopopravljači i drugi pružatelji sličnih usluga: a) koji imaju ugovor o poslovnoj suradnji s marinom ili b) koji nemaju takav ugovor s marinom, a angažira ih korisnik veza po svom izboru uz suglasnost marine. U poslovnoj praksi u pravilu se radi o radovima održavanja, pranja, čišćenja, servisiranja, opremanja, opskrbe, popravljanja plovila, njegova pripremanja za plovidbu i raspremu i sl. Razlozi zbog kojih je važno urediti ovo pitanje su sigurnosni te komercijalni jer marina ostvaruje prihod od naknade za obavljanje komercijalne djelatnosti u krugu marine, a ujedno je dužna plaćati koncesijsku naknadu za komercijalno iskorištavanje pomorskog dobra. 01 OUSV kl. 10. predviđa dvije opcije za uređenje ovog pitanja, a marinama se prepušta da se opredijele za jednu od njih, jer se ove dvije opcije međusobno isključuju.

Opciju 1 će u svoje OUU uvrstiti one marine kojima je cilj da korisnik veza za vrijeme boravka plovila u marini koristi isključivo usluge onih serviseri i brodopopravljača koji imaju ugovor o poslovnoj suradnji s marinom. Međutim, u ovom slučaju potrebno je predvidjeti iznimku od tog pravila, pa je oglednim OUU propisano da korisnik veza može uz odobrenje marine za pojedine poslove angažirati pravne i fizičke osobe koje nemaju ugovor o poslovnoj suradnji s marinom. Primjerice, može se raditi o vrsti radova koju serviseri, brodopopravljači ili drugi pružatelji sličnih usluga koji imaju ugovor s marinom ne nude. Odluka o tome hoće li se dati odobrenje za rad trećim osobama u diskreciji je marine i može biti motivirana njenom komercijalnom politikom.

U svakom slučaju, neovisno o tome koji se serviser, brodopopravljač ili pružatelj slične usluge angažira, svi radovi moraju se obavljati isključivo u za to određenom prostoru u marini i u skladu s pravilnikom o redu u luci i planom prihvata i rukovanja otpadom.

---

<sup>59</sup> Opširnije *infra* t. 3.15. Prestanak, raskid i otkaz ugovora o vezu.

Opcijom 2 predviđeno je da korisnik veza može za vrijeme boravka plovila u marini koristiti usluge servisera, brodograditelja i drugih pružatelja sličnih usluga po svom izboru. Za taj slučaj propisani su posebni uvjeti pod kojima je korisniku veza to dopušteno te slučajevi u kojima marina može uskratiti dozvolu za rad trećoj osobi – pružatelju usluge u marini.

Marina može uskratiti dozvolu za rad trećoj osobi pružatelju usluge koji nije platio ili od ranije duguje naknadu za obavljanje radova, za kojega joj je poznato da ne poštuje pravila marine i mjerodavne propise, da od ranije postoje pritužbe korisnika marine na njegov rad, ili iz drugog sličnog razloga. Treća osoba pružatelj usluge koji radi po nalogu korisnika veza mora imati pisano ovlaštenje korisnika veza za obavljanje radova na plovilu i za preuzimanje ključeva s recepcije marine, ako je takva predaja ključeva ugovorena. U protivnom, marina će mu uskratiti dozvolu za rad i predaju ključeva.

#### 3.6.4. Dokumentacija, vlasništvo i posjed plovila

Za marinu je posebno važno da raspoloža dokumentacijom o plovilu koja je važna za ugovorni odnos te da ona bude potpuna i ažurna. Stoga je ugovorom o vezu važno jasno propisati koju dokumentaciju je korisnik veza dužan predati marini prilikom sklapanja ugovora te da ju mora tijekom trajanja ugovora po potrebi ažurirati. Radi se o dvije skupine isprava, a to su: a) isprave plovila i važeće police osiguranja za plovilo koje je predmet ugovora<sup>60</sup> te b) isprave kojima se identificira vlasnik plovila i dokument kojim osoba koja nije vlasnik, a pojavljuje se u ulozi korisnika veza, dokazuje pravni temelj za posjed plovila. Kao dokaz za valjani pravni temelj za posjed plovila može služiti ugovor o zakupu, ugovor o *yacht managementu*, ugovor o *leasingu* i sl. U dokumentaciju koju je korisnik veza dužan predati marini ubrajaju se i potrebna ovlaštenja vlasnika i hipotekarnog vjerovnika izdana korisniku veza za sklapanje ugovora o vezu za njihov račun te punomoći trećim osobama za pristup plovilu ili njegovu uporabu.

Sa stajališta marine, jedna od najvažnijih obveza korisnika veza je da bez odlaganja obavijesti marinu o svakoj promjeni osobnih podataka, podataka za kontakt, podataka o statusu pravne osobe korisnika veza, o osobi ovlaštenoj za zastupanje korisnika veza, podataka o vlasništvu, menadžmentu, upisu i zastavi plovila, podataka o hipotekarnom vjerovniku, tehničkih podataka o plovilu i njegovoj namjeni te drugih okolnosti značajnih za plovilo i njegov boravak u

---

<sup>60</sup> Vidjeti *supra* t. 3.2. tumačenje 01 OUSV kl. 2.1. koja govori o plovilu. Pretpostavlja se točnost podataka o plovilu koje je korisnik veza dao marini te ih marina nije dužna provjeravati.

marini. Stoga se to propisuje u 01 OUSV kl. 11.2. Marina se treba zaštititi za slučaj da korisnik veza ne ispuni ovu obvezu, pa je stoga predviđeno da se za potrebe dokazivanja valjanog pisanog obavještanja korisnika veza o činjenicama i okolnostima relevantnim za ispunjavanje obveza marine iz ugovora o vezu smatraju valjanima posljednja poznata adresa i podaci za kontakt korisnika veza odnosno njegova zastupnika. Dakle, ako korisnik veza propusti obavijestiti marinu o promjeni adrese prebivališta/sjedišta ili podataka za kontakt, to je na njegov rizik. Također, važnost ove obveze korisnika veza dodatno se osnažuje klauzulom po kojoj se marina može osloboditi odgovornosti za štetu iz ugovora o vezu ako dokaže da je šteta posljedica neistinite, netočne ili nepotpune informacije koju je dao korisnik veza, a tiče se plovila ili njegovog boravka na vezu (01 OUSV kl. 15.6.).

01 OUSV kl. 11.3. propisuje da je korisnik veza dužan ključeve i isprave plovila predati marini prilikom predaje plovila pod nadzor marine. Naravno, ova klauzula se primjenjuje samo ako su stranke kao subjektivno bitan sastojak ugovora ugovorile nadzor plovila na vezu te se sporazumjele da obveza nadzora počinje u trenutku kada korisnik veza ili treća osoba koju on ovlasti preuzme ključeve i isprave plovila na recepciji marine, odnosno prestaje kada preda dokumentaciju i ključeve na recepciji. Riječ je o ugovaranju opcije 2 iz 01 OUSV kl. 6.8. U svim ostalim slučajevima korisnik veza dužan je osigurati da se originali isprava plovila uvijek nalaze na plovilu ili da se predaju marini ako je tako izričito ugovoreno, a predaja ključeva marini tada nije obveza korisnika veza, ali se ona može posebno ugovoriti kao dodatna usluga marine (01 OUSV kl. 11.3.).<sup>61</sup>

Ugovorom o vezu koji uključuje obvezu nadzora plovila na vezu može se predvidjeti obveza korisnika veza da sastavi popis inventara i opreme i preda ga marini koja ga zatim ovjerava. Ova obveza uključuje i obvezu prijave naknadnih izmjena i dopuna toga popisa. Međutim, radi pravne sigurnosti posebno je važno u OUU propisati da u tom slučaju čin sastavljanja liste inventara i njegova predaja marini nema značaj sporazuma strana o predaji stvari u ostavu, već isključivo služi za potrebe lakšeg dokazivanja štete na plovilu i opremi te utvrđivanja njena opsega i visine, ako do takve štete dođe za vrijeme ugovora o vezu i marini na obavljanja obveze nadzora nad plovilom. Također, takva ugovorna klauzula nema učinak presumpcije postojanja odgovornosti marine za štetu na plovilu nastalu tijekom nadzora (01 OUSV kl. 11.4.).<sup>62</sup>

---

61 Opširnije *infra* t. 6. i 7. kod tumačenja modela ugovora o vezu.

62 O odgovornosti za nadzor vidjeti *infra* t. 3.7.2.

### 3.6.5. Osiguranje plovila

Osiguranje plovila detaljno se uređuje u 01 OUSV kl. 12. Preporuka je da marine u svojim OUU propišu da je korisnik veza obvezan održavati na snazi primjereno osigurateljno pokriće:

- a) za štete na trupu, stroju i opremi plovila (kasko)
- b) obvezno osiguranje odgovornosti i
- c) dobrovoljno osiguranje odgovornosti prema trećima barem do 1 milijun EUR po događaju.

Dakle, marina bi trebala vez uvjetovati važećom policom uobičajenog punog kasko osiguranja plovila, obveznog osiguranja odgovornosti vlasnika odnosno korisnika plovila i dobrovoljnog osiguranja odgovornosti prema trećima te kontinuiranom obvezom korisnika veza da takvo osiguranje održava na snazi i redovito obnavlja. 01 OUSV kl. 12. predviđa obvezu korisnika veza da marini redovito dostavlja primjerke važećih polica osiguranja i da je obavijesti o svakoj bitnoj promjeni u osigurateljnom pokriću. Marina bi, stoga, trebala redovito, a u svakom slučaju prilikom obnove ugovora o vezu, provjeriti valjanost tih osiguranja temeljem ažuriranih potvrda o osiguranju ili preslika polica osiguranja za sljedeće ugovorno razdoblje. Pritom bi trebala pripaziti da eventualno ugovorene odbitne franšize nisu previsoke, pa smo predvidjeli, primjerice, najvišu franšizu od 1000 EUR po štetnom događaju kod dobrovoljnog osiguranja odgovornosti prema trećima. Nadalje, osigurana svota za trup, stroj i opremu plovila na kasko polici trebala bi biti jednaka ili veća od novonabavne ili procijenjene stvarne vrijednosti plovila.

Obvezno osiguranje odgovornosti vlasnika/korisnika plovila mora biti sukladno mjerodavnim zakonskim propisima. Tako je za brodice na motorni pogon i jahte hrvatske zastave propisano obvezno osiguranje odgovornosti vlasnika odnosno korisnika plovila za štetu uslijed tjelesne ozljede ili smrti osoba koje se nalaze izvan osiguranog plovila, izuzev osoba na drugom plovnom objektu, i to prema Zakonu o obveznim osiguranjima u prometu<sup>63</sup> (u nastavku ZOOP). Propisani obvezni limit osiguranja po ZOOP-u je 3 500 000 HRK, a osiguranje mora biti ugovoreno bez franšize. Međutim, kako je opseg ovog osiguranja odgovornosti vrlo uzak jer ono efektivno pokriva samo odgovornost za tjelesnu ozljedu ili smrt kupača, daskaša, ronioca i sl., tj. fizičkih osoba koje se nalaze u moru ili na obali, važno je da korisnik veza ima i primjereno dobrovoljno osiguranje odgovornosti vlasnika odnosno korisnika plovila za štetu koju plovilom prouzroči trećima.

---

63 Narodne novine br. 151/2005, 36/2009, 75/2009, 76/2013, 152/2014.



Dobrovoljno osiguranje odgovornosti trebalo bi uključivati odgovornost za štete uslijed tjelesne ozljede ili smrti trećih osoba, uključujući i za slučaj sudara plovila, kao i za štete na imovini marine, njenih zaposlenika i trećih osoba, odgovornost za uklanjanje podrtine i za onečišćenje mora gorivom iz brodskih tankova. Naša je preporuka da ovo osiguranje odgovornosti bude do osigurane svote od minimalno 1 000 000 EUR po štetnom događaju, ali u svakom slučaju, taj limit osiguranja odgovornosti trebao bi odgovarati vrsti i dimenzijama plovila, budući da procjena rizika odgovornosti uvelike ovisi o vrsti pogona, tonaži, materijalu gradnje, najvećoj brzini itd. Primjerice, motorne megajahte svakako bi trebale imati viši limit osiguranja odgovornosti od jedrilica. Limit dobrovoljnog osiguranja odgovornosti trebao bi pokrivati ukupan iznos maksimalnog fonda ograničenja odgovornosti brodar.<sup>64</sup> Međutim, treba napomenuti da se nacionalni propisi o obveznom osiguranju razlikuju, pa je moguće da kod plovila pod stranom zastavom polica obveznog osiguranja odgovornosti vlasnika odnosno korisnika plovila obuhvaća veoma širok opseg pokrića koji uključuje sve ovdje navedeno, uz dovoljno visoke osigurane svote i primjerene odbitne franšize. U tom slučaju, naravno, suvišno bi bilo tražiti i dodatnu policu dobrovoljnog osiguranja odgovornosti. I konačno, prema čl. 747.a – 747.d PZ-a i Direktivi 2009/20/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o osiguranju brodovlasnika za pomorske tražbine, megajahte čija bruto tonaža iznosi 300 tona ili više moraju imati potvrdu o osiguranju odgovornosti za pomorske tražbine navedene u Međunarodnoj konvenciji o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976. do svota osiguranja jednakih iznosima ograničenja odgovornosti navedenih u Protokolu iz 1996. na tu konvenciju. Osim toga, za megajahte bruto tonaže 300 tona ili više propisano je obvezno osiguranje za pokriće troškova lociranja, označavanja i uklanjanja podrtine sukladno čl. 840.p PZ-a i prema Međunarodnoj konvenciji o uklanjanju podrtina, 2007. iz Nairobija.<sup>65</sup> Dakle, prilikom ugovaranja veza marina bi trebala provjeriti osigurateljnu dokumentaciju i u svakom pojedinom slučaju procijeniti je li važeće pokriće primjereno, pa tek kada utvrdi da postoje sva potrebna osiguranja sklopiti ugovor o vezu. Neosigurana plovila predstavljaju znatno veći rizik<sup>66</sup> za marinu, ostala plovila i imovinu u marini kao i

64 Više o odgovornosti vlasnika odnosno korisnika brodice ili jahte po PZ-u i novim prijedlozima izmjena i dopuna PZ-a, vidi Čorić, Primjena odredbi Pomorskog zakonika o izvanugovornoj odgovornosti vlasnika broda..., *op. cit.*

65 Konvencija iz Nairobija je u Hrvatskoj na snazi od 11. listopada 2017. Vidi <http://www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202018.pdf>, stranica posjećena 30. prosinca 2018.; Zakon o potvrđivanju Međunarodne konvencije iz Nairobija o uklanjanju podrtina iz 2007. godine, Narodne novine br. 3/2017.

66 Opširnije o ulozi pomorskog osiguranja u sigurnosti plovidbe i zaštiti morskog okoliša vidi Padovan, A. V., *Uloga pomorskog osiguranja u zaštiti morskog okoliša od onečišćenja s brodova*, Hrvatska akademija znanosti

za osobe koje borave ili rade u marini, te bi se u poslovnoj praksi trebala smatrati neprihvatljivima, i to bi trebao biti standard ponašanja marine kao dobrog gospodarstvenika, odnosno dobrog stručnjaka.<sup>67</sup>

### 3.6.6. Plaćanje naknade za vez

Ogledni OUU ne bave se detaljnim razrađivanjem obveze plaćanja naknade za vez jer je utvrđeno da je praksa marina prilično raznolika u pogledu tog pitanja. Visinu naknade, način i dospijeće plaćanja treba svaka marina urediti ugovornim obrascem. Međutim, smatramo da je u OUU važno propisati da obveza plaćanja naknade za vez postoji neovisno o tome rabi li korisnik vez za vrijeme trajanja ugovora, tj. naknada za vez duguje se i za vrijeme izbjivanja plovila s veza, pa i onda kada marina privremeno ustupi vez za smještaj drugog plovila sukladno klauzuli kojom se uređuju relevantna pitanja koja se odnose na vez (01 OUSV kl. 3.4.). To je predviđeno u 01 OUSV kl. 13. Time se otklanja mogućnost da korisnik ističe da nije konzumirao uslugu veza u određenom razdoblju ili da je vez bio ustupljen za smještaj drugog plovila, pa da s tog osnova ne duguje naknadu ili duguje samo dio naknade. Ovo pitanje bilo je predmet sudskog spora, pa ga je radi pravne sigurnosti važno ugovornom klauzulom na opisani način nedvojbeno riješiti.<sup>68</sup>

### 3.6.7. Ostale obveze korisnika veza

Ostale obveze korisnika veza obrađuju se u 01 OUSV kl. 14. Radi prevencije nastanka šteta u marini te održavanja reda i sigurnosti, za marinu je posebno važno propisati da je korisnik veza dužan pobrinuti se da posada i sve osobe koje ovlašćuje da koriste plovilo poštuju odredbe OUU, ugovora o vezu te pravilnika o redu u luci kao i plan za prihvata i rukovanje otpadom (01 OUSV kl. 14.4.).

---

i umjetnosti, Zagreb, 2012. Vidi također Padovan, A. V., Važnost pomorskog osiguranja u pravnoj zaštiti mora, Barbić, J. (ur.), *Pravna zaštita mora*, knjiga 35, Nakladnički niz: *Modernizacija prava*, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 2017., str. 85-107.

67 Primjer takve prakse prema kojoj je za vez u marini nužno da plovilo bude osigurano kasko pokrićem i pokrićem odgovornosti prema trećima nalazimo u svim marinama obuhvaćenim terenskim istraživanjem na Malti.

68 Korisnik veza je u sporu tvrdio da ne duguje naknadu iz razloga što je marina tijekom trajanja ugovora vez prepustila na uporabu trećoj osobi te da zbog toga od trenutka kada je predmetni vez preuzela treća osoba više nije bio u ugovorom odnosu s marinom. Sud je usvojio tužbeni zahtjev i dosudio marini pravo na naknadu s obrazloženjem da marina može isto mjesto za vez privremeno ustupiti za smještaj drugog plovila. Odluka Visokog trgovačkog suda Republike Hrvatske, presuda i rješenje broj Pž-8130/03 od 22. studenog 2006. Vidjeti tekst uz bilj. 30.

Također, važno je propisati da je korisnik veza dužan prijaviti svoj dolazak ili uplovljavanje i svaki odlazak ili isplavljanje marini na način predviđen protokolima<sup>69</sup> marine (01 OUSV kl. 14.1.). Marini je taj podatak važan iz više razloga: a) marina, ako procijeni da je to potrebno, primjerice, zbog loših vremenskih uvjeta, ili frekventnog prometa u luci, ili iz drugih razloga, može zahtijevati da korisnik prilikom vezivanja postupa po uputama marine, pa iz tog razloga mora biti upoznata kada on dolazi, b) ako je ugovoren nadzor plovila, za marinu je taj podatak važan jer obveza nadzora postoji uz uvjet da se plovilo nalazi na vezu te da korisnik veza ili osoba koju je on ovlastio ne boravi na plovilu, a prestaje između ostalog kada korisnik isplovi s plovilom iz marine, c) podatak je važan i za optimalno raspolaganje kapacitetom vezova marine, tako da za vrijeme izbjivanja plovila s veza marina može tim vezom raspolagati, primjerice, za potrebe tranzitnog veza.

Nadalje, u okviru ove klauzule (01 OUSV kl. 14.2.) govori se i o obvezi obavještanja marine o svakom izbjivanju plovila s veza koje će trajati duže od 7 dana te najaviti povratak plovila u marinu najkasnije u roku 24 sata prije povratka. Smisao ovih odredbi je jasan. U tom slučaju marina ima pravo dalje komercijalno iskorištavati vez, znači davati ga na uporabu drugim korisnicima vezova (vidi 01 OUSV kl. 3.4.), a kao što je istaknuto, izbjivanje plovila s veza je bez utjecaja na obvezu plaćanja ugovorene naknade za vez (vidi 01 OUSV kl. 13.). Navedeni rokovi smatraju se razumnima i uobičajeni su u aktualnoj poslovnoj praksi hrvatskih marina, ali ovdje su navedeni primjerom, pa ih svaka marina treba prilagoditi svojoj praksi.

### 3.7. Odgovornost marine za štetu

Oglednim OUU predviđaju se posebna pravila o odgovornosti marine za potrošačke i nepotrošačke ugovore. Potrošački ugovori su ugovori u kojima je korisnik veza fizička osoba koja ugovor o vezu sklapa izvan svoje trgovačke, obrtničke, poslovne ili profesionalne djelatnosti. Kada je riječ o potrošačkim ugovorima postoje kogentne norme Zakona o zaštiti potrošača i ZOO-a (čl. 402., 403. i 408.) od kojih se ne može ugovorom odstupiti.

Kod nepotrošačkih ugovora marina odgovara za štetu ako se dokaže da je šteta posljedica namjere ili krajnje nepažnje marine ili njezinih zaposlenika, a kod potrošačkih ugovora marina odgovara i za štetu koja je posljedica obične nepažnje. Dakle, kod potrošačkih ugovora ne može se isključiti odgovornost marine i njezinih zaposlenika za običnu nepažnju.

<sup>69</sup> Napomene vezane uz protokole marine vidi *infra* t. 5. Opći uvjeti ugovora o stalnom vezu u marini za plovila u čarteru.

Pored toga predviđaju se posebne klauzule i posebna pravila o ugovornoj odgovornosti za materijalne nedostatke veza, nadzor plovila na vezu i druge dodatne usluge i radove.

### 3.7.1. Odgovornost marine za materijalne i pravne nedostatke veza

Materijalni nedostaci veza postoje ako vez nije prikladan za sigurnu uporabu ili nije održavan tako da bude ispravan i siguran za sve vrijeme trajanja ugovora.<sup>70</sup> Znači, materijalni nedostatak veza će postojati ako je vez:

- a) ustupljen u stanju neprikladnom za sigurnu uporabu ili
- b) za vrijeme trajanja ugovora o vezu dospije u takvo stanje.

Kada je riječ o odgovornosti za materijalne nedostatke u oglednim OUU (01 OUSV kl. 15.1. i 15.2.) razlikuju se dvije vrste nedostataka veza, a posljedično tome razlikuje se i odgovornost marine za pojedinu od njih.

Ako je do štete došlo uslijed pucanja ili popuštanja *mooringa*, sidrenog bloka, sidrenog lanca, gata ili druge opreme i infrastrukture sustava priveza, kod potrošačkih i nepotrošačkih ugovora pretpostavlja se krivnja marine i njezina odgovornost za štetu (01 OUSV kl. 15.1.). Dakle, opisani materijalni nedostaci veza smatraju se toliko bitnima za ugovor o vezu da se pretpostavlja krivnja marine za nastalu štetu u slučaju da oni postoje, neovisno je li riječ o potrošačkom ili nepotrošačkom ugovoru. Marina se u takvom slučaju može osloboditi odgovornosti samo ako dokaže da je postupala s dužnom pažnjom, tj. pažnjom dobrog stručnjaka<sup>71</sup> da do takve štete ne dođe ili ako dokaže postojanje nekog od razloga za oslobođenje odgovornosti iz 01 OUSV kl. 15.6.

Ako je do štete došlo uslijed ostalih materijalnih nedostataka veza, a to su sve ostale situacije koje nisu prethodno navedene, primjerice, neadekvatnost protupožarne zaštite ili pristupa do veza, greška u energetskom ormariću, neprimjerenog razmaka među plovilima i sl., razlikuju se pravila o odgovornosti za štetu kod potrošačkih i nepotrošačkih ugovora. Kod potrošačkih ugovora također se pretpostavlja krivnja marine, a kod nepotrošačkih ugovora teret dokazivanja je

---

70 Prijedlogom izmjena i dopuna PZ-a iz 2018. posebno se normira odgovornost za materijalne nedostatke veza, a odredbe OUU su usklađene sa zakonskim uređenjem ovog pitanja. O tumačenju zakonskih rješenja za odgovornost za materijalne nedostatke veza opširnije u radu Skorupan Wolff, Padovan, Ugovor o vezu *de lege ferenda*, *op. cit.*, str. 64-66.

71 U prijedlogu novog čl. 673.1 PZ-a propisuje se da je pružatelj usluge veza dužan korisniku veza ustupiti mjesto za siguran vez te pažnjom dobrog stručnjaka održavati vez tako da bude ispravan i siguran. Opširnije obrazloženje prijedloga ove zakonske odredbe vidi u Skorupan Wolff, Padovan, Ugovor o vezu *de lege ferenda*, *op. cit.*, str. 63.

na korisniku veza pa on treba dokazati: 1. da je šteta nastala u marini, 2. uzročnu vezu između štete i materijalnog nedostatka veza i 3. namjeru ili krajnju nepažnju marine ili njezinih zaposlenika. Marina se može osloboditi odgovornosti ako dokaže da je postupala pažnjom dobrog stručnjaka ili ako dokaže postojanje nekog od razloga za oslobodjenje odgovornosti iz 01 OUSV kl. 15.6. Treba naglasiti da odgovornost marine uključuje odgovornost za štetu nastalu kao posljedica materijalnih nedostataka veza i za štetu nastalu kršenjem ugovornih obveza iz 01 OUSV kl. 5.1. i 5.2.<sup>72</sup>

Ako bi se radilo o neispravnosti ili nesigurnosti veza koja proizlazi iz nedostatka valjane pravne osnove za obavljanje djelatnosti usluge veza na pomorskom dobru, primjenjivat će se (kada stupe na snagu) nove zakonske odredbe o ugovoru o vezu koje propisuju odgovornost marine po načelu kauzaliteta.<sup>73</sup>

Sukladno općim odredbama o ugovornim obveznim odnosima iz ZOO-a, točnije odredbi čl. 357. st. 3. ZOO-a koja govori o odgovornosti za materijalne i pravne nedostatke ispunjenja, na odgovornost marine za pravne nedostatke na odgovarajući način se primjenjuju odredbe ZOO-a o odgovornosti prodavatelja za materijalne i pravne nedostatke, ako za pojedine ugovore nije što drugo propisano. Za ugovor o vezu propisuju se specijalne odredbe u ogleđnim OUU te u nacrtu zakonskih odredbi o ugovoru o vezu o materijalnim nedostacima veza, ali ne i o pravnim nedostacima, pa se na pravne nedostatke primjenjuju spomenute odredbe o odgovornosti prodavatelja. Pravni nedostatak će postojati ako treća osoba ima upravo ono pravo ili jedno od prava koje korisnik veza kao vjerovnik treba steći i koje zbog svojeg postojanja ili isključuje mogućnost da korisnik veza kao vjerovnik stekne to pravo, ili vjerovnikovo pravo umanjuje ili ograničava. Primjerice, o pravnom nedostatku veza može se raditi ako za vrijeme korisnikove odsutnosti marina ustupi vez trećoj osobi na uporabu (pravo iz 01 OUSV kl. 3.4. u vezi kl. 14.2.), a u trenutku povratka korisnika veza s plovilom u marinu, marina kao pružatelj usluge više nema niti jedno raspoloživo mjesto za vez koje je odgovarajuće za plovilo koje je predmet ugovora. Naravno, razumije se da korisnik veza treba steći sva prava i ovlasti koje iz njih proizlaze, a koje su vezane uz ugovor određenog tipa, primjerice, model najam + nadzor + ispunjavanje drugih dodatnih usluga i radova. Međutim, posebna ugovorna odredba, tj. 01

72 Klauzulom 5.1. propisuje se obveza marine da ustupi mjesto za siguran vez i održava ga u sigurnom i ispravnom stanju, kao i da održava luku, njezinu opremu i infrastrukturu i sigurnost i red u luci, a klauzulom 5.2. propisana je obveza opskrbe plovila električnom energijom, vodom, uporaba sanitarnih čvorova i sl.

73 Opširnije obrazloženje vidjeti u radu Skorupan Wolff, Padovan, Ugovor o vezu *de lege ferenda*, op. cit., str. 50-55.

OUSV kl. 21.2. propisuje posebna pravila o odgovornosti marine za određene slučajeve, pa će ta pravila imati prednost u odnosu na spomenute zakonske odredbe o pravnim nedostacima iz ZOO-a. 01 OUSV kl. 21.2. propisuje da marina može iz opravdanih razloga izmijeniti, reorganizirati ili privremeno obustaviti pružanje usluge nadzora plovila na vezu i dodatnih usluga i radova iz svoje djelatnosti, što se ne smatra kršenjem obveze iz ugovora o vezu i ne daje pravo korisniku veza na umanjeње ili povrat dijela naknade za vez. Međutim, ako tijekom trajanja ugovora o vezu marina uvede takve promjene u poslovanju koje bitno i trajno umanjuju opseg ili sadržaj ugovorenih usluga, korisnik veza ima pravo otkazati ugovor o vezu bez obveze pridržavanja otkaznog roka te pravo na povrat razmjernog djela naknade za vez.

I konačno, prijedlog izmjena i dopuna PZ-a iz 2018. godine u novom članku 673.lj predviđa poseban slučaj pravnih nedostataka veza, a to je nedostatak valjane pravne osnove za obavljanje djelatnosti pružanja usluge veza sukladno pozitivnim propisima o pomorskom dobru i morskim lukama te o pružanju usluga u nautičkom turizmu (novi članak 673.lj), o kojem smo već govorili. U takvom slučaju marina odgovara po načelu objektivne odgovornosti, a može se osloboditi odgovornosti samo ako dokaže da je šteta u cijelosti ili djelomično prouzročena radnjom ili propustom korisnika veza učinjenim u namjeri da se prouzroči šteta ili iz nepažnje ili ako dokaže da je šteta u cijelosti prouzročena radnjom ili propustom treće osobe učinjenim u namjeri da se prouzroči šteta. Korisniku veza pored prava na naknadu štete, pripada i pravo na jednostrani raskid ugovora.<sup>74</sup> Ove nove odredbe PZ-a imat će prednost primjene pred općim odredbama ZOO-a o odgovornosti za pravne nedostatke.

### 3.7.2. Odgovornost marine za štetu koja je posljedica u vršenju nadzora plovila na vezu

Odgovornost marine za vršenje nadzora plovila u 01 OUSV kl. 15.3. uređena je tako da kod potrošačkih ugovora korisnik veza mora dokazati da je šteta nastala u vrijeme dok se plovilo nalazilo pod nadzorom marine te, ono što je posebno važno i što se ne presumira, treba dokazati uzročnu vezu između štete i konkretnog propusta u vršenju nadzora. Kod nepotrošačkih ugovora, korisnik veza pored toga treba dokazati i da je propust u vršenju nadzora posljedica namjere ili krajnje nepažnje marine ili njezinih zaposlenika.

---

<sup>74</sup> Opširnije obrazloženje vidjeti u radu Skorupan Wolff, Padovan, Ugovor o vezu *de lege ferenda*, op. cit., str. 50-55.

Marina se može osloboditi odgovornosti ako dokaže da je u obavljanju nadzora postupala pažnjom dobrog stručnjaka ili ako dokaže postojanje nekog od razloga za oslobođenje odgovornosti iz 01 OUSV kl. 15.6.

Ugovaranje usluge nadzora plovila na vezu kao subjektivno bitnog sastojka ugovora o vezu konzumira i vanjski pregled i provjeravanje stanja opreme i inventara plovila. Stoga se 01 OUSV kl. 15.4. bavi i pitanjem odgovornosti za oštećenje ili gubitak inventara i opreme plovila. Odgovornost marine za oštećenje ili gubitak inventara i opreme postoji ako su kumulativno ispunjeni sljedeći uvjeti:

- da se takav inventar ili oprema nalaze na popisu inventara i opreme iz 01 OUSV kl. 11.4.<sup>75</sup>
- da korisnik veza dokaže da je do oštećenja ili gubitka došlo za vrijeme dok je plovilo bilo pod nadzorom marine
- da korisnik veza dokaže uzročnu vezu između štete i propusta u vršenju nadzora i
- da korisnik veza dokaže da je propust u vršenju nadzora posljedica namjere ili krajnje nepažnje marine, ali ova točka se ne primjenjuje kad je ugovor o vezu potrošački ugovor.

Međutim, na tragu aktualne poslovne prakse, ali i razumnih i uobičajenih protokola nadziranja, 01 OUSV kl. 14.4. propisuje da marina ni u kojem slučaju ne odgovara za oštećenje ili gubitak bokobrana, tendi, sidra, konopa, propelera, pomoćnih plovila (gumenjaka i sl.), pomoćnih vanbrodskih motora i druge opreme plovila ako nema tragova obijanja, provaljivanja ili drugog oblika nasilnog ulaska u zatvorene dijelove plovila. Na ovom mjestu treba ukazati na spomenutu obvezu korisnika veza iz 01 OUSV kl. 9.7. kojom je propisano da je korisnik veza dužan svu pokretnu opremu i inventar plovila te osobne stvari posade i osoba koje na njemu borave držati zaključane u zatvorenom prostoru plovila. Propuštanje spomenute obveze smatra se kršenjem ugovora, a to je razlog za oslobođenje marine od odgovornosti. Nadalje, propuštanje korisnika veza u ovom slučaju može se smatrati i nemarnim postupkom što je također razlog za isključenje odgovornosti marine.

### 3.7.3. Odgovornost marine za dodatne usluge i radove

Odgovornost marine koja proizlazi iz pojedine dodatne usluge ili radova u pravilu se cijeni prema odgovarajućim zakonskim odredbama za pojedinu vrstu

---

<sup>75</sup> Opširnije o tumačenju kl. 11. *supra* t. 3.6.4. Dokumentacija, vlasništvo i posjed plovila.

imenovanog ugovora, najčešće ugovora o djelu iz ZOO-a. Primjerice, to će biti slučaj ako su kao dodatne usluge ili radovi ugovoreni poslovi izbacivanja oborinskih voda iz plovila, punjenje baterija, pokrivanje plovila ceradom koju daje vlasnik, čišćenje unutrašnjosti plovila i sl. 01 OUSV kl. 15.5. sadrži odredbe o teretu dokazivanja, a on se razlikuje ovisno o tome radi li se o potrošačkom ili nepotrošačkom ugovoru. Kada je ugovor o vezu potrošački ugovor, korisnik veza mora dokazati: 1. da je šteta nastala u vezi s obavljanjem dodatnih usluga ili radova te 2. uzročnu vezu između štete i djela ili propusta marine ili njezinih zaposlenika u obavljanju dodatnih usluga ili radova, a ako je riječ o nepotrošačkom ugovoru, pored toga korisnik veza mora dokazati i da je šteta posljedica namjere ili krajnje nepažnje marine ili njezinih zaposlenika.

Marina se može osloboditi odgovornosti ako dokaže da je postupala pažnjom dobrog stručnjaka ili ako dokaže postojanje nekog od razloga za oslobođenje odgovornosti iz 01 OUSV kl. 15.6.

### 3.8. Isključenje odgovornosti marine

Marina se oslobađa odgovornosti po osnovi svih ugovornih obveza:

- ako dokaže postojanje nekog od razloga za oslobođenje odgovornosti, a oni se u posebnoj klauzuli (01 OUSV kl. 15.6.) taksativno nabrajaju i u nastavku analiziraju u ovom poglavlju, ili
- neovisno o tim ekskulpacijskim razlozima, marina se može osloboditi odgovornosti i ako dokaže da je postupala s odgovarajućim stupnjem pažnje koji se zahtijeva za ispunjavanje pojedine obveze.

Taksativno nabranje ekskulpacijskih razloga na tragu je postojećih rješenja u OUU marina, ali u ogleđnim OUU pojedini razlozi su jezgrovitije i preciznije stilizirani. Marina se može osloboditi odgovornosti za štetu iz ugovora o vezu ako dokaže da je šteta posljedica:

- više sile
- rata, ratu sličnih događaja, obustave rada, građanskih nemira i njima sličnih događaja
- zlonamjernog, nemarnog ili nestručnog postupka korisnika veza, posade ili drugih osoba koje korisnik ovlasti da koriste plovilo
- kršenja odredbi ugovora o vezu, općih uvjeta ili pravilnika o redu u luci od strane korisnika veza, posade ili drugih osoba koje korisnik ovlasti da koriste plovilo



- neodržavanja, zapuštenosti, istrošenosti, dotrajalosti plovila ili opreme
- nedostatka bokobrana, pucanja ili odvezivanja krmenog konopa kojim je plovilo privezano za gat/ponton
- skrivenih mana plovila
- neistinite, netočne ili nepotpune informacije koju je dao korisnik veza, a tiču se plovila i njegova boravka na vezu
- glodavaca na plovilu
- nestručno izvedene ili dotrajale električne, plinske ili vodovodne instalacije na plovilu, odnosno od plovila do priključka na gatu
- zamrzavanja
- požara ili eksplozije na plovilu
- štetnih emisija iz zraka ili mora
- otuđenja plovila
- radnje ili propusta treće osobe.

Teret dokazivanja je raspoređen na sljedeći način. Marina je dužna dokazati postojanje jednog ili više taksativno navedenih razloga. Tada nastaje samo oboriva pretpostavka o isključenju odgovornosti marine. Dakle, marina se ne ekskulpira konačno, već u tom trenutku dolazi do prebacivanja tereta dokazivanja na korisnika veza. Korisnik veza tada ima mogućnost dokazivati da je šteta posljedica krivnje marine ili njezinih zaposlenika, i to onog stupnja krivnje koji je odgovarajući za pojedinu od tri vrste usluga (ustupanje i održavanje veza, nadzor plovila na vezu i dodatne usluge i radovi, 01 OUSV kl. 15.1. – 15.5.) i pojedinu vrstu ugovora – potrošački ili nepotrošački. Navedeno se ne odnosi na slučaj više sile koja prema općim načelima obveznog prava u svakom slučaju ekskulpira marinu.

01 OUSV kl. 15.7. propisuje da marina ne odgovara za troškove uklanjanja podrtine plovila, osim ako se sukladno kl. 15.1., 15.2., 15.3. ili 15.5. ne utvrdi njezina odgovornost za nastanak podrtine. Ovakvo ugovorno rješenje u skladu je s odredbama PZ-a koje normiraju obvezno uklanjanje podrtina. Naime, institut uklanjanja podrtina počiva na osnovnoj tezi da je vlasnik odgovoran za troškove lociranja, označavanja i uklanjanja podrtine (čl. 840.nj PZ-a). Vlasnik ima pravo regresa od osobe koja je skrivila pomorsku nesreću u kojoj je nastala podrtina (čl. 840.nj st. 3. PZ-a). Znači, ako je utvrđena odgovornost marine za nastanak podrtine u slučaju postojanja materijalnih nedostataka veza, odgovornost za nadzor plovila na vezu ili odgovornost za štetu nastalu u ispunjavanju dodatnih usluga i radova, marina odgovara za troškove lociranja, označavanja i uklanjanja podrtine.

01 OUSV kl. 15.8 propisuje da marina ne odgovara za štetu na plovilu prouzročenu drugim plovilom u marini, osim ako se sukladno kl. 15.1., 15.2., 15.3. ili 15.5. ne dokaže da postoji potreban stupanj krivnje marine za takvu štetu. Znači, marina će biti odgovorna za štetu ako postoji uzročna veza između a) materijalnog nedostatka veza, propusta u vršenju nadzora ili propusta u pružanju drugih dodatnih usluga i radova i b) štete na drugom plovilu, uz postojanje odgovarajućeg stupnja krivnje marine za tu štetu.

Odgovornost za izmaklu korist važno je pitanje koje se posebno uređuje u 01 OUSV kl. 15.9. Marina ni u kojem slučaju ne odgovara za izmaklu korist ili dobitak koji bi korisnik veza po redovitom tijeku stvari ili prema posebnim okolnostima ostvario da nije bilo štetnog događaja. Međutim, marina se ne može pozvati na ovo isključenje odgovornosti ako je ugovor o vezu potrošački ugovor, kao i u slučaju da je šteta posljedica namjere ili krajnje nepažnje same marine, tj. njenih rukovodećih osoba.

### 3.9. Ograničenje odgovornosti marine

O ograničenju odgovornosti marine govori 01 OUSV kl. 15.10. Predviđeno je ograničenje odgovornosti marine po visini do ugovorom utvrđenog iznosa i to po događaju i po odštetnom zahtjevu. Međutim, to ograničenje se može primijeniti samo na nepotrošačke ugovore. Znači, marina se ne može pozvati na ograničenje odgovornosti ako je ugovor o vezu potrošački ugovor, a u svakom slučaju ne može se na njega pozivati ako je šteta posljedica namjere ili krajnje nepažnje same marine, tj. njenih rukovodećih osoba. Takvo ugovorno rješenje u skladu je s našim kogentnim zakonskim normama.

01 OUSV kl. 15.11. propisuje da za osobe koje nisu zaposlenici marine ni njezne rukovodeće osobe, ali za račun marine obavljaju pojedine poslove u sklopu ispunjavanja obveza marine, marina odgovara samo za *culpa in eligendo*, ali ne i za njihov rad. To znači da će marina biti odgovorna pod uvjetom da postoji uzročna veza između štete i radnje ili propusta osoba koje nisu zaposlenici marine ni njene rukovodeće osobe, ali su za račun marine obavljali pojedine poslove u sklopu ispunjavanja obveza marine iz 01 OUSV kl. 5., 6. ili 7., ali samo ako postoji krivnja marine za njihov izbor, ne i za njihov rad. U ovu skupinu osoba pripadaju razni neovisni podugovaratelji marine kao što su, primjerice, profesionalni zaštitari ako im je marina povjerila posao obavljanja sigurnosnog nadzora, ili, pak, IT stručnjaci koje marina angažira za razvoj ili održavanje elektroničkih sustava koje koristi u svom poslovanju, stručnjaci koje marina angažira za projektiranje, izvođenje ili održavanje sustava protupožarne zaštite itd. Do gubitka prava na

ograničenje odgovornosti marine iz 01 OUSV kl. 15.9. (odgovornost za izmaklu korist) i 15.10. (ograničenje odgovornosti po visini i po odštetnom zahtjevu) kod nepotrošačkih ugovora dolazi samo ako se dokaže namjera ili krajnja nepažnja same marine, tj. njenih rukovodećih osoba za pogrešan izbor ovih osoba.

### 3.10. Odgovornost korisnika veza

01 OUSV kl. 16.1. propisuje da je korisnik veza odgovoran za štetu nastalu kršenjem obveza propisanih ugovorom o vezu i OUU, osobito klauzulama 8. (Uporaba veza prema ugovoru i namjeni), 9. (Održavanje i opremanje plovila), 10. (Obavljanje radova u marini), 11. (Dokumentacija, vlasništvo i posjed plovila), 12. (Osiguranje plovila i odgovornosti vlasnika ili korisnika plovila), 13. (Plaćanje naknade za vez), 14. (Ostale obveze korisnika veza).

Odgovornost korisnika veza postoji za njegove osobne radnje i propuste, kao i za radnje i propuste posade i svih osoba koje ovlasti za uporabu plovila. Pod drugim osobama podrazumijevaju se, primjerice, njegovi gosti ili, pak, brodopopravljači, serviseri i drugi pružatelji usluga koje je korisnik veza angažirao.

Korisnik veza dužan je naknaditi štetu sukladno pozitivnim propisima o odgovornosti za štetu ako kršenjem ugovornih obveza prouzroči štetu:

- na imovini marine ili trećih osoba
- uslijed smrti, ozljede ili oštećenja zdravlja djelatnika marine<sup>76</sup> ili trećih osoba ili
- uslijed onečišćenja okoliša.<sup>77</sup>

Pravo marine na regres od korisnika veza s osnova plaćanja troškova, uključujući i pravne troškove i iznose odštete trećima za koje je prema 01 OUSV kl. 16.1. i 16.2. odgovoran korisnik veza predviđeno je u 01 OUSV kl. 16.3. Korisnik veza u obvezi je marinu obešteti u cijelosti ako je marina u vezi s tako nastalom štetom snosila bilo kakve troškove, uključujući pravne troškove, ili ako je obvezna isplatiti bilo kakve iznose odštete trećim osobama. Treba pojasniti da se na odgovornost korisnika veza za štetu primjenjuju odgovarajući zakonski propisi mjerodavni za određeni štetni događaj. Primjerice, ako je šteta nastala kao posljedica sudara plovila u marini, korisnik veza se može pozivati na pravila o ograničenju odgovornosti iz PZ-a koja vrijede za brodarku, pa neće biti dužan

---

<sup>76</sup> Ovdje je krug osoba postavljen šire i uključuje ne samo marine zaposlenike, tj. osobe koje su u radnom odnosu s marinom kao poslodavcem, već i sve druge osobe koje djeluju za marinu, kao što su njezini podugovarači.

<sup>77</sup> 01 OUSV kl. 16.2.

nadoknaditi štetu u cijelosti. Međutim, ako bi marina u vezi s tako nastalom štetom snosila bilo kakve troškove, uključujući i pravne troškove, ili ako bi bila u obvezi isplatiti bilo kakve iznose odštete trećim osobama, korisnik veza u obvezi je marinu obeštetiti u cijelosti jer marina u ovom slučaju ne može ograničiti odgovornost.

### **3.11. Hitna nepredviđena činjenja koja se odnose na jahtu ili brodicu**

U okviru 01 OUSV kl. 17. razrađuju se pitanja vezana za hitna nepredviđena činjenja:

- kada ih marina može poduzeti
- tko je dužan snositi troškove i štetu uslijed hitnih nepredviđenih činjenja
- postupanje marine u slučaju kad korisnik veza ne poduzme potrebne mjere da se plovilo i oprema sačuvaju od propadanja, odnosno ako ne ukloni opasnost koju plovilo i oprema predstavljaju za ostala plovila i imovinu marine
- pravni učinak korisnikova propusta prijave promjene podataka za kontakt u vezi s mogućom štetom i troškovima koji su se mogli spriječiti da je korisnik pravovremeno obavješten o opasnosti.

Ogledni OUU definiraju što se smatra hitnim nepredviđenim činjenjima (01 OUSV kl. 17.1.). To su činjenja koja je nužno izvesti radi sprječavanja nastanka štete i zaštite plovila od oštećenja ili uništenja, održavanja stabilnosti i plovnosti, sprječavanja opasnosti za život i zdravlje ljudi, okoliš, druga plovila, opremu, instalacije i infrastrukturu luke, a ona uključuju i činjenja po naredbi mjerodavnog tijela javne vlasti.

Suština ovog specifičnog ugovornog instituta je da marina može izvesti hitna nepredviđena činjenja i bez prethodne suglasnosti korisnika veza, a njihovo poduzimanje nije ovisno o pitanju tko je kriv za nastupanje situacije koja zahtijeva hitna nepredviđena činjenja radi sprječavanja štete, zaštite plovila, infrastrukture luke, ljudskih života i drugih nabrojanih zaštićenih vrijednosti i interesa. Do nepovoljnih promjena ili opasnosti za plovilo, život i zdravlje ljudi, okoliš, druga plovila i sl. može doći zbog radnji ili propusta vlasnika plovila, treće osobe, marine, slučaja ili više sile.

Pitanje odgovornosti za štetu i troškove uslijed hitnih nepredviđenih činjenja uređuje 01 OUSV kl. 17.2. Propisano je da je štetu i troškove uslijed hitnih nepredviđenih činjenja dužna snositi ona ugovorna strana koja je odgovorna za njihov nastanak. Ako za njihov nastanak nije odgovorna ni jedna ugovorna strana ili se

ne može utvrditi odgovornost ni jedne ugovorne strane, štetu i troškove snosit će ona strana koju je šteta odnosno trošak pogodio. Ugovorna strana koja je snosila štetu ili troškove hitnih nepredviđenih činjenja ima pravo na naknadu te štete i troškova od treće osobe odgovorne za njihov nastanak. Ova pravila o odgovornosti za štetu usklađena su s općim pravilima o odgovornosti za štetu iz ZOO-a.

U okviru reguliranja hitnih nepredviđenih činjenja, ogledni OUU se posebno bave pitanjem postupanja marine u slučaju kad korisnik veza ne poduzme potrebne mjere da se plovilo i oprema sačuvaju od propadanja ili oštećenja, odnosno da se ukloni opasnost koju plovilo ili oprema predstavljaju za ostala plovila i imovinu u krugu marine. 01 OUSV kl. 17.3. propisuje da je marina ovlaštena poduzeti razumne mjere nužne za otklanjanje opasnosti, i to na rizik i o trošku odgovornog korisnika veza te ne odgovara za tako nastalu štetu na plovilu.<sup>78</sup> Treba pojasniti da se ovakvo postupanje marine odnosi i na slučaj kada je radi otklanjanja opasnosti potrebno u odsutnosti korisnika veza izvesti stručan i pravilan privez te osigurati odgovarajuće konope i bokobrane o njegovu trošku. 01 OUSV 17.4. predviđa da marina ne odgovara za štete i troškove koji su se mogli spriječiti da se s korisnikom veza moglo pravovremeno kontaktirati, u slučaju kad korisnik veza nije prijavio promjenu podataka za kontakt sukladno 01 OUSV kl. 11.2. Jasno je da takav propust može ići isključivo na štetu korisnika veza, pa je radi pravne sigurnosti to korisno propisati.

### 3.12. Pravo zadržanja plovila (retencija)

Specifičnost ugovora o vezu jest da se njime ne ugovara predaja plovila u posjed marine, a to vrijedi i kada je ugovorena usluga nadzora plovila. Zbog pravne sigurnosti u 01 OUSV kl. 6.4. posebno je propisano da usluga nadzora ne podrazumijeva predaju plovila u posjed marine. Stoga je radi mogućnosti vršenja prava zadržanja uvedena 01 OUSV kl. 18. kojom je propisano da ugovorom o vezu korisnik veza ovlašćuje marinu da do potpunog namirenja dospjelih nenaplaćenih tražbina:

- uđe u posjed plovila te
- ima pravo zadržati plovilo sa svim pripadcima na ugovorenom vezu ili tako da ga premjesti na drugi vez u moru ili na kopnu.

Bitno je naglasiti da u svrhu ostvarivanja prava zadržanja plovila marina može posjed plovila vršiti i putem treće osobe kao nesamostalnog posjednika, što

<sup>78</sup> O obvezi održavanja i opremanja plovila opširnije *supra* t. 3.6.2. Također vidjeti *supra* t. 3.8. Isključenje odgovornosti marine (neodržavanje, zapuštenost, istrošenost, dotrajalost plovila i opreme su razlog za isključenje odgovornosti marine).

među ostalim znači da marina može zadržano plovilo premjestiti na odgovarajuće mjesto izvan marine.

Marina ima pravo zadržati plovilo do punog namirenja dospjelih neplaćenih:

- iznosa naknade za vez
- ostalih tražbina iz ugovora o vezu i
- tražbina nastalih u vezi s boravkom i zadržanjem plovila na vezu.<sup>79</sup>

### 3.13. Sklapanje ugovora o vezu

Ugovor o vezu u poslovnoj praksi hrvatskih marina je konsenzualni ugovor, što znači da je sklopljen kada korisnik veza prihvati ponudu marine koja sadrži sve bitne sastojke ugovora. Takvo rješenje usvojeno je i u prijedlogu novih odredbi PZ-a o ugovoru o vezu, a ugrađeno je i u ogleadne OUU i MUV. Treba napomenuti da se kod stalnog veza smatra da je korisnik veza prihvatio ponudu marine kada je potpisao ugovor o vezu na za to predviđenom ugovornom obrascu (01 OUSV kl. 19.).

U praksi može biti sporno vrijeme potpisivanja ugovora, pa se u istoj kl. 19. posebno razrađuje u kojem trenutku će se smatrati da je ugovor sklopljen ako je sporno vrijeme potpisivanja ugovora o vezu. Smatra se da je ugovor sklopljen u trenutku:

- kada je marina zaprimila pisanu obavijest korisnika veza da se slaže s predloženim ugovorom, ili
- kada je marina zaprimila potpisani primjerak ugovora u elektroničkoj formi ili faksom, ili
- kada je marina zaprimila potvrdu prihvata ponude iz elektroničkog sustava rezervacije veza, ili
- kada je marina zaprimila uplatu ugovorene naknade za vez.

Preporuka je da se ugovor o vezu sklapa potpisivanjem ugovora koji je sastavljen u formi pisanog ugovornog obrasca. Time se na nedvojben način dokazuje da je ugovor o vezu sklopljen, pa, primjerice, korisnik veza ne može bez odgovarajućih pravnih posljedica otići s plovilom iz marine i tvrditi da nema sklopljen ugovor.<sup>80</sup> Osim toga, iz pisanog ugovora i standardnih klauzula OUU koje se primjenjuju na

---

<sup>79</sup> Opširnije o pravu zadržanja te poteškoćama koje su u vezi realizacije toga prava postojale u praksi marina vidi Skorupan Wolff, Padovan, Ugovor o vezu *de lege ferenda*, *op. cit.*, str. 81-84.

<sup>80</sup> Vidjeti tekst uz bilješku 30, Visoki trgovački sud Republike Hrvatske, PŽ-8130/03, 22. studenog 2006.

ugovor, na puno jasniji i u pravilu nedvojben način dokazuje se koje su obveze i prava ugovornih strana, po kojim pravilima odgovaraju za štetu i sl.

### 3.14. Neprenosivost ugovora o vezu na treće osobe

Kod ugovora o stalnom vezu u praksi, zbog same prirode posla, odnos ugovornih strana vrlo je prisan i osoban, te je za pružatelja usluge veza i njegovu procjenu poslovnog rizika iznimno važan identitet plovila koje je predmet ugovora o vezu i korisnika veza čija je jedna od glavnih obveza iz ugovora o vezu da brine o plovilu i njegovu održavanju.<sup>81</sup> Poseban problem u praksi nastaje kada plovilo koje se nalazi na stalnom vezu promijeni vlasnika ili korisnika ili poslovođu prije isteka ugovora o vezu. Obvezno pravo poznaje institut prijenosa ugovora koji omogućuje da se pod zakonom propisanim uvjetima prenese ugovor s jedne ugovorne strane na treću osobu koja time postaje nositelj svih njezinih prava i obveza iz tog ugovora.<sup>82</sup> Poslovna praksa hrvatskih marina pitanje prijenosa ugovora o vezu uređuje maksimalno restriktivno. Gotovo neizostavno, marine u svojim OUU predviđaju da korisnik veza ugovor o vezu *ne* može prenijeti na treću osobu, niti taj ugovor može vrijediti za drugo plovilo.

Takvo rješenje slijede i ogledni OUU pa 01 OUSV kl. 20. propisuje da ugovor o vezu korisnik veza ne može prenijeti na treću osobu, osim ako se marina s time izričito ne suglasi pri čemu može odrediti posebne uvjete za prijenos ugovora. Zbog važnosti ovog pitanja za marinu, 01 OUSV kl. 21.3. propisuje da marina može jednostrano raskinuti ugovor ako tijekom trajanja ugovora o vezu dođe do promjene vlasnika, poslovođe ili korisnika plovila.

### 3.15. Prestanak, raskid i otkaz ugovora o vezu

Identificirali smo bitne povrede ugovora o vezu te je za te slučajeve u oglednim OUU predviđeno da marina ili korisnik veza, ovisno o tome čije kršenje ugovora je u pitanju, imaju pravo na jednostrani raskid ugovora o vezu.

Korisnik veza prema 01 OUSV kl. 21.1. ima pravo jednostrano raskinuti ugovor ako je vez ustupljen u stanju neprikladnom za sigurnu uporabu ili ako za vrijeme trajanja ugovora o vezu dospije u takvo stanje, a marina ne otkloni nedostatke ili ne premjesti plovilo na odgovarajući drugi vez u marini. Uz pravo na raskid, korisniku veza pripada i pravo na naknadu štete i na povrat razmjernog dijela naknade za vez. Ustupanje i održavanje sigurnog i ispravnog veza esencijalno je za

---

81 Skorupan Wolff, Padovan, Ugovor o vezu *de lege ferenda*, *op. cit.*, str. 55-58.

82 Vidjeti čl. 127. ZOO-a.

nastanak i postojanje ugovora o vezu, stoga kršenje te ugovorne obveze marine dovodi do najstrožih pravnih posljedica.

Puno je širi spektar razloga, točnije kršenja ugovora od strane korisnika veza, zbog kojih marina ima pravo na jednostrani raskid ugovora. Prema kl. 21.3. marina ima pravo na jednostrani raskid ugovora u sljedećim slučajevima:

- ako korisnik veza i nakon opomene marine vez rabi protivno ugovoru o vezu ili njegovoj namjeni osobito ako neovlašteno prepušta drugome uporabu veza (01 OUSV kl. 8.)
- ako korisnik veza krši obvezu održavanja i opremanja plovila (01 OUSV kl. 9.)
- ako korisnik veza i nakon opomene marine krši pravila OUU o obavljanju radova u marini (01 OUSV kl. 10.)
- ako korisnik veza i nakon opomene marine ni u naknadnom roku ne preda marini dokumentaciju o vlasništvu, menadžmentu i posjedu plovila, ili ako dođe do promjena relevantnih podataka, a on ne dostavi novu dokumentaciju (01 OUSV kl. 11.)
- ako tijekom trajanja ugovora o vezu dođe do promjene vlasnika, poslovođe ili korisnika plovila
- ako korisnik veza ne održava primjereno osigurateljno pokriće ili ne obavijesti marinu o bitnoj promjeni u osigurateljnom pokriću (01 OUSV kl. 12.)
- i u ostalim slučajevima kada marina smatra da korisnikovo kršenje odredbi ugovora o vezu, OUU, pravilnika o redu u luci, plana prihvata i rukovanja otpadom s plovila ili pozitivnih propisa ugrožava ili može ugroziti sigurnost i red u luci, zdravlje ljudi ili zaštitu okoliša, a korisnik veza i nakon opomene marine nastavi s opisanim kršenjem.

U navedenim slučajevima, uz pravo na raskid marini pripada i pravo na naknadu tako prouzročene štete, odnosno i pravo na ugovornu kaznu ako je predviđena cjenikom marine.

Marina može jednostrano raskinuti ugovor i u slučaju ako korisnik veza krši obvezu plaćanja naknade za vez i drugih tražbina marine iz ugovora o vezu, te ne ispuni obvezu plaćanja ni u naknadnom razumnom roku nakon opomene marine. U svakom slučaju, marini pripada pravo na zatezne kamate i naknadu štete u skladu sa Zakonom o obveznim odnosima (01 OUSV kl. 21.4.).

Ugovor o vezu može otkazati bilo koja ugovorna strana bez navođenja razloga uz poštivanje otkaznog roka. U oglednim OUU otkazni rok nije decidirano određen već ga svaka marina može prilagoditi svojim poslovnim interesima. 01 OUSV



kl. 21.5. predviđa za ovaj slučaj opciju koju marine mogu uvrstiti u svoje OUU, a ona uređuje obvezu plaćanja penala zbog prijevremenog otkaza. Ta odredba je smjernica i na svakoj marini ostaje kako će urediti pitanje ranijeg otkaza ugovora. Ovdje je važno napomenuti da je pravo obiju strana na otkaz bez navođenja posebnog razloga uz poštivanje ugovorenog otkaznog roka predviđeno novim čl. 673. u skladno prijedlogu izmjena i dopuna PZ-a iz 2018. Ova zakonska odredba je dispozitivne naravi, pa će ugovorna odredba o otkazu koja to pitanje drukčije uređuje imati prednost primjene. Međutim, ako se ugovorom o stalnom vezu ne predvidi posebno pravilo o takvom otkazu, primijenit će se odredba zakona. Prema tome, ako marina ne želi omogućiti jednostrani otkaz ugovora bez navođenja razloga, ili ako to pitanje želi urediti drukčije nego li je to predviđeno zakonom, onda mora u svoje OUU ugraditi izričitu klauzulu kojom će zabraniti jednostrani otkaz, odnosno regulirati ga na poseban način.

Korisnik veza ima pravo na povrat razmjernog djela naknade za vez te pravo na otkaz ugovora o vezu bez obveze pridržavanja otkaznog roka u slučaju ako tijekom trajanja ugovora o vezu marina uvede takve promjene u poslovanju koje bitno i trajno umanjuju opseg ili sadržaj ugovorenih usluga (01 OUSV kl. 21.2.). Međutim, ako marina iz opravdanih razloga izmijeni, reorganizira ili privremeno obustavi pružanje usluge nadzora plovila na vezu i dodatnih usluga i radova iz svoje djelatnosti, to se ne smatra kršenjem obveze iz ugovora o vezu i ne daje pravo korisniku veza na umanjenje ili povrat dijela naknade za vez (01 OUSV kl. 21.2.).

Raniji prestanak ugovora implicira uređivanje i drugih važnih pitanja, pa ogledni OUU posebno propisuju učinke raskida ili otkaza. Predviđeno je da je korisnik veza obavezan ukloniti plovilo s veza nakon prestanka ugovora te plaćati naknadu po cjeniku za dnevni vez ako plovilo u ostavljenom razumnom roku ne bude uklonjeno iz marine, a marina ima pravo i na ugovornu kaznu ako je predviđena cjenikom. Posebno je važno da od trenutka raskida ili otkaza ugovora rizik gubitka i oštećenja plovila u cijelosti pada na korisnika veza. Također, ako korisnik veza ne ukloni plovilo, marina je ovlaštena premjestiti plovilo na odgovarajuće mjesto izvan marine, što ne utječe na njeno pravo da obračunava naknadu koja se po njezinu cjeniku usluga primjenjuje na tranzitni vez i da potražuje ugovornu kaznu, kao ni na njeno pravo zadržavanja plovila (01 OUSV kl. 21.9.).

01 OUSV kl. 21.8. propisuje da se smatra da je korisnik veza uredno obaviješten o raskidu ili otkazu kada marina pošalje takvu pisanu obavijest na posljednju poznatu poštansku adresu ili adresu elektroničke pošte korisnika veza, odnosno njegova zastupnika. To pitanje je posebno važno urediti radi početka tjeka rokova za uklanjanje plovila iz marine i nastupanje prava marine da

naknadu obračunava po cjeniku za dnevni vez te utvrđivanje trenutka prelaska rizika propasti i oštećenja plovila na korisnika veza. Prilikom sastavljanja OUU treba paziti da se propišu, tj. ugovore razumni rokovi jer u protivnom korisnik veza može isticati da je riječ o nepoštenoj ugovornoj odredbi. Preporučamo da se propiše da je korisnik dužan ukloniti plovilo u roku od 8 dana od trenutka kada se smatra da je obaviješten o raskidu ugovora, a u slučaju otkaza ugovora o vezu korisnik veza dužan je ukloniti plovilo iz marine najkasnije do isteka otkaznog roka.

### 3.16. Mjerodavno pravo i sudska nadležnost

Sugestija je da se svakako propiše primjena mjerodavnog prava na OUU te da to bude hrvatsko pravo i nadležnost sudova Republike Hrvatske (01 OUSV kl. 22.).

## 4. OPĆI UVJETI UGOVORA O TRANZITNOM VEZU U MARINI

U nastavku se tumače samo one klauzule OUU o tranzitnom vezu (02 OUTV) koje nisu podudarne, tj. koje se razlikuju u odnosu na detaljno protumačene klauzule OUU za stalni vez za sve osim čartera (01 OUSV).

Korisnik veza je u svim kompletima OUU definiran kao ugovorna strana, znači osoba koja s marinom sklapa ugovor o vezu (01 OUSV, 02 OUTV, 03 OUSV kl. 1.). Kada je riječ o ugovoru o tranzitnom vezu, takva je definicija dostatna i nije potrebno dodatno definirati tko se konkretno pojavljuje u ulozi korisnika veza. Zbog prirode tranzitnog veza kao kratkotrajnog ugovornog odnosa koji se brzo konzumira i u praksi se iznimno često sklapa, uobičajena poslovna praksa jest da se on sklapa u usmenom obliku. Za razliku od toga, kao što je opisano, ugovor o stalnom vezu prate brojne formalnosti prilikom njegova sklapanja i ispunjavanja, a odnose se upravo na vrlo detaljnu i preciznu identifikaciju osobe korisnika veza te pribavljanje dokumenata koji sadrže ovlaštenja i punomoći upisanog vlasnika i hipotekarnog vjerovnika u slučaju ako korisnik veza nije ujedno i vlasnik plovila.<sup>83</sup>

Međutim, formalnost koja prati ugovor o tranzitnom vezu je dužnost korisnika tranzitnog veza da se identificira te preda kopiju važeće osobne iskaznice ili putovnice kao fizička osoba korisnik veza, odnosno kao osoba koja zastupa pravnu osobu korisnika veza. Nadalje, i prilikom sklapanja ugovora o tranzitnom vezu korisnik je dužan dati na uvid marini dokument kojim dokazuje pravni temelj posjeda plovila (ugovor o zakupu, ugovor o *yacht managementu*, ugovor o

---

<sup>83</sup> Opširnije *supra* t. 3.6.4. Dokumentacija, vlasništvo i posjed plovila i *supra* t. 3.1. Korisnik veza.

*leasingu*, ugovor o najmu, ugovor o radu, ugovor o djelu i sl.).<sup>84</sup> Ovi podaci marini su nužni radi eventualnog ostvarivanja prava na naknadu određenih troškova, nepodmirenih tražbina iz ugovornog ili izvanugovornog odnosa te prijavljivanja nadležnim tijelima ako postoji osnovana sumnja na krađu plovila ili sl.

O UU za stalni vez reguliraju širi krug pitanja u odnosu na plovilo od OUU za tranzitni vez; stoga se po svom opsegu i sadržaju razlikuje klauzula OUU o tranzitnom vezu koja se odnosi na plovilo kao predmet ugovora o vezu. Kod tranzitnog veza klauzula o plovilu sadrži samo definiciju plovila koja postoji i u drugim kompletima OUU. Plovilo je brod, brodica ili jahta za koju marina na zahtjev korisnika veza dodjeljuje vez (02 OUTV kl. 2.). Kod sklapanja ugovora o tranzitnom vezu nema obveze davanja izričite specifikacije tehničkih obilježja jer se ugovor sklapa usmeno i kratkotrajno. To naravno ne utječe na činjenicu da vez treba biti odgovarajući za plovilo koje je predmet ugovora o tranzitnom vezu. Međutim, treba ukazati na to da je i kod tranzitnog veza korisnik dužan predati isprave plovila (upisni list, plovidbenu dozvolu, brodske svjedodžbe ili druge isprave koje po sadržaju odgovaraju navedenim ispravama), preslike važećih polica osiguranja za plovilo i popis posade i putnika na plovilu (02 OUTV kl. 9.).

Tranzitni vez po prirodi stvari uvijek je vez u moru, stoga se u OUU za tranzitni vez ne definira suhi vez.

U pogledu naknade za vez, klauzule OUU se razlikuju. OUU za stalni vez za obje skupine korisnika veza sadrže isto rješenje u dijelu u kojem se govori o tome kako se iznos naknade obračunava, fakturira i dospijeva, tj. propisuje se da se ta pitanja kod ugovora o stalnom vezu uređuju ugovorom o vezu. Za razliku od toga, OUU za tranzitni vez ta pitanja ne tretiraju. Iznos naknade za vez utvrđuje se prema cjeniku usluga marine.

Specifičnost tranzitnog veza jest da marina korisniku veza pruža isključivo uslugu ustupanja i održavanja veza. Znači, marina s korisnikom tranzitnog veza ne ugovara nadzor plovila na vezu. Ako je riječ o ugovaranju dodatnih usluga i radova iz djelokruga marine koje marina pruža korisnicima svojih vezova, primjerice, pranje podvodnog djela trupa plovila visokotlačnom pumpom, čišćenje plovila, uporaba dizalice i sl., korisnik tranzitnog veza ih može ugovoriti s marinom temeljem posebnog ugovora. U tom slučaju 02 OUTV kl. 7.5. propisuje obvezu korisnika veza da za obavljanje radova na plovilu mora dati na uvid svu potrebnu tehničku dokumentaciju, upozoriti marinu na opremu na podvodnom dijelu trupa i dati točne podatke o njezinu položaju, posebice kod dizanja plovila. Dakle,

---

<sup>84</sup> Vidjeti 02 OUTV kl. 9.

konceptijski gledano, ugovor o tranzitnom vezu konzumira isključivo uslugu ustupanja na uporabu sigurnog i ispravnog veza. Zbog toga komplet OUU za tranzitni vez uređuje samo obvezu marine da ustupi i održava vez, a ne i obvezu nadziranja plovila na vezu i ispunjavanja drugih dodatnih usluga i radova kao što je to slučaj kod stalnog veza.

OUU za tranzitni vez izričito propisuju da je marina ovlaštena odbiti zahtjev za dodjelu veza za neodržavano i neopremljeno plovilo (02 OUTV kl. 7.8.) te za plovilo koje nema primjereno osigurateljno pokriće za štete na trupu, stroju i opremi plovila (kasko), kao i za štete koje bi mogle nastati trećim osobama u vezi toga plovila (osiguranje odgovornosti) (02 OUTV kl. 10.). Na ovom mjestu treba pojasniti da je način sklapanja tranzitnog i stalnog veza bitno drugačiji. Kod tranzitnog veza korisnik veza se najavljuje (telefonom, e-mailom ili putem odgovarajuće aplikacije za rezervaciju) ili bez najave uplovi u luku i zatraži tranzitni vez preko radioveze. Pritom svrha sklapanja ugovora o tranzitnom vezu može biti i zaklon plovila u sigurnu luku radi zaštite od nevremena i sl. Marina ima zakonsku obvezu primiti na vez plovilo radi njegova zaklona u sigurnu luku, naravno, pod uvjetom da ima raspoloživ odgovarajući vez te da ne postoje kakvi izvanredni razlozi zbog kojih je radi zaštite sigurnosti u luci ovlaštena odbiti uplovljavanje. Radi prevencije nastanka štete za marinu, druga plovila u marini, imovinu i osobe u marini, OUU za tranzitni vez predviđaju spomenuto ovlaštenje marine da odbije dodjelu veza za plovilo koje je neodržavano, neopremljeno i neosigurano, jer samim time postoji pretpostavka da takvo plovilo ugrožava sigurnost u luci. Treba reći da marina ima i dodatnu zaštitu u slučaju da je sklopila ugovor o tranzitnom vezu za plovilo koje nije održavano i adekvatno opremljeno, jer je tu činjenicu marina, primjerice, ustanovila tek nakon što se plovilo vezalo u luci. Naime, prema 02 OUTV kl. 19.1. marina može jednostrano raskinuti ugovor ako je plovilo neodržavano ili neopremljeno, slično kao što to predviđaju i OUU za stalni vez u 01 OUSV kl. 21.3. pod drugom točkom. Kod stalnog veza izričita klauzula OUU o pravu marine da odbije uplovljavanje neodržavanom i neopremljenom plovilu nije potrebna, budući da kod ugovaranja stalnog veza marina tijekom pregovora koji prethode sklapanju ugovora može utvrditi stanje, stupanj održavanosti i opremljenosti plovila, pa slijedom toga može odbiti sklopiti ugovor, a također joj je na raspolaganju pravo na raskid ugovora ako korisnik veza krši klauzulu koja govori o obvezi održavanja i opremanja plovila ili pak osiguranja plovila (01 OUSV kl. 21.3. u vezi kl. 9. i 12.).<sup>85</sup>

---

85 Opširnije *supra* t. 3.6.2. Održavanje i opremanje plovila i t. 3.6.5. Osiguranje plovila.

Kada je riječ o obavljanju radova u marini, ogledni OUU za tranzitni vez propisuju da je korisnik veza obavezan za vrijeme boravka plovila u marini koristiti usluge isključivo onih servisera i brodopopravljača koji imaju ugovor o poslovnoj suradnji s marinom te servis i ostale radove koji se odnose na održavanje plovila obavljati u za to određenom prostoru u marini (02 OUTV kl. 8.). Pritom se podrazumijeva da motiv dolaska korisnika veza u određenu marinu može biti upravo obavljanje određenih serviserskih ili brodopopravljačkih radova. Međutim, iz prethodno opisanih razloga, propisano je da korisnik veza može za obavljanje navedenih poslova na prostoru marine iznimno, uz odobrenje marine, angažirati pravne ili fizičke osobe koje nemaju ugovor o poslovnoj suradnji s marinom. To je moguće pod uvjetom da „vanjski“ pružatelj usluge kojeg angažira korisnik veza ishodi dozvolu i plati naknadu za obavljanje komercijalne djelatnosti u krugu marine. Istom klauzulom predviđeni su razlozi zbog kojih marina može odbiti takav zahtjev korisnika veza.<sup>86</sup>

Odgovornost marine za materijalne nedostatke veza uređena je jednako u OUU za stalni vez i OUU za tranzitni vez (01 OUSV i 02 OUTV – kl. 13.1. i 13.2.). S druge strane, OUU za tranzitni vez ne sadrže klauzule o odgovornosti za nadzor plovila na vezu i dodatne usluge i radove budući da se te usluge ni ne ugovaraju u okviru ugovora o tranzitnom vezu.

U slučaju kada je sporno vrijeme sklapanja ugovora o tranzitnom vezu, među ostalim,<sup>87</sup> smatra se da je ugovor sklopljen i u trenutku kada se plovilo priveže na vez u marini, ako se marina tome ne usprotivi. To je specifičan način sklapanja ugovora o tranzitnom vezu i različit je u odnosu na stalni vez kod kojeg se smatra da je korisnik veza prihvatio ponudu marine kada je potpisao ugovor o vezu na za to predviđenom ugovornom obrascu.<sup>88</sup> Ovakvo rješenje u skladu je i s prijedlogom novog čl. 673.k st. 2. PZ-a prema kojemu, ako nije drukčije ugovoreno, ugovor o tranzitnom vezu smatra se sklopljenim u trenutku kada se plovilo priveže na vez, osim ako se pružatelj veza tome ne usprotivi.

Za ugovore o stalnom vezu pitanje trajanja ugovora uređuje se ugovornim obrascem, a budući da se ugovor o tranzitnom vezu ne sklapa potpisivanjem ugovornog obrasca, OUU za tranzitni vez uređuju pitanje trajanja ugovora u 02 OUTV kl. 17.2. Tako se propisuje da se trajanje ugovora o (tranzitnom) vezu

<sup>86</sup> Vidi *supra* t. 3.6.3. Obavljanje radova u marini, tumačenje 01 OUSV kl. 10. – obavljanje radova u marini kod ugovora o stalnom vezu.

<sup>87</sup> Ostali slučajevi predviđeni u 02 OUTV kl. 17.1. su: kada je marina zaprimila pisanu obavijest da se korisnik veza slaže s predloženim uvjetima ugovora, ili kada je marina zaprimila potvrdu prihvata ponude iz elektroničkog sustava rezervacije veza, ili kada je marina zaprimila uplatu ugovorene naknade za vez.

<sup>88</sup> Opširnije *supra* t. 3.13. Sklapanje ugovora, vidi tumačenje 01 OUSV kl. 19. o sklapanju ugovora.

utvrđuje sporazumom ugovornih strana prilikom njegova sklapanja. Ako ugovorne strane nisu utvrdile trajanje ugovora o vezu prilikom njegova sklapanja, smatra se da ugovor traje od trenutka njegova sklapanja do prvog isplavljanja plovila s veza. Ugovor o vezu prešutno se obnavlja dan za danom pod važećim uvjetima ako i nakon isteka ugovorom određenog vremena plovilo ostane na vezu, a marina se tome ne protivi.

Razlozi za raskid ugovora o tranzitnom vezu podudarni su onima koji su propisani u OUU za stalni vez, uz prilagodbu posebnostima toga ugovora (02 OUTV kl. 19.2.). Tako kod osnova za raskid ugovora o tranzitnom vezu nije navedena promjena vlasnika, korisnika, i poslovođe plovila.

Nadalje, za razliku od 01 OUSV kl. 21.4. korisnikovo kršenje obveze plaćanja naknade za vez i drugih tražbina marine iz ugovora o vezu ovdje daje pravo marini da odmah raskine ugovor, a u svakom slučaju joj pripada pravo na zatezne kamate i naknadu štete u skladu sa ZOO-om (02 OUTV kl. 19.3.). Naime, u OUU za stalni vez predviđa se obveza marine da najprije opomene korisnika veza i ostavi mu naknadni razumni rok za ispunjenje obveze plaćanja. S obzirom na prirodu tranzitnog veza, kao kratkotrajnog obveznog odnosa koji se brzo konzumira, obveza opominjanja uz ostavljanje razumnog roka ne bi bila primjerena. Također, kod tranzitnog veza, korisnik veza dužan je odmah po primitku obavijesti o jednostranom raskidu ugovora od strane marine ukloniti plovilo iz marine, dok je kod stalnog veza marina dužna korisniku veza ostaviti razuman rok za ispunjenje te obveze. Za razdoblje u kojem plovilo boravi na vezu nakon raskida ugovora, marina će nastaviti obračunavati naknadu koja se po njezinu cjeniku usluga primjenjuje na tranzitni vez, a ovlaštena je tražiti i naknadu ugovorne kazne ako je ona predviđena cjenikom marine. Od trenutka raskida ugovora rizik propasti i oštećenja plovila u cijelosti je na korisniku veza (02 OUTV kl. 19.4.).

Za razliku od ugovora o stalnom vezu, kod ugovora o tranzitnom vezu ne predviđa se pravo na otkaz ugovora. Ova klauzula usklađena je s prijedlogom specijalnih zakonskih odredbi o ugovoru o vezu, kojima se propisuje da ugovor o stalnom vezu može otkazati bilo koja ugovorna strana poštujući ugovorom određeni zakonski rok.<sup>89</sup> Takvo rješenje na tragu je općih načela iz ZOO-a. Naime, po ZOO-u otkaz ugovora dopušten je kod ugovora sklopljenih na neodređeno vrijeme (čl. 212. ZOO-a) ili kada je to pravo zakonom propisano za pojedine ugovore sklopljene na određeno vrijeme, primjerice, kod ugovora o zakupu, ugovora o najmu i sl. Također, ugovorom se mogu slobodno urediti posebni uvjeti otkaza. Kod tranzitnog ugovora o vezu riječ je o kratkotrajnom odnosu koji se brzo konzumira,

---

<sup>89</sup> Prijedlog čl. 673.u PZ-a.

a nerijetko se u praksi ugovara dan za danom, stoga se u OUU ne predviđa pravo na otkaz ugovora o tranzitnom vezu. Ostale ugovorne klauzule podudarne su s detaljno opisanim klauzulama OUU za stalni vez za sva plovila osim čartera.

## **5. OPĆI UVJETI UGOVORA O STALNOM VEZU U MARINI ZA PLOVILA U ČARTERU**

Po svom opsegu i sadržaju razlikuje se klauzula OUU o stalnom vezu za plovila u čarteru koja se odnosi na plovilo koje je predmet ugovora o vezu. Po prirodi stvari, specifična su pitanja koja treba regulirati, a odnose se na plovila koja su u čarter menadžmentu. Ponajprije je važno da se za ovu vrstu ugovora propisuje namjena plovila te se određuje da se mjesto za vez dodjeljuje za plovila navedena u popisu čarter flote, a korisnik veza ne može upotrebljavati dodijeljene vezove za druga plovila, bez izričite suglasnosti marine (03 OUSV kl. 2., 2.1. i 2.2.). Znači, mjesto za vez se ne dodjeljuje za jedno plovilo, već za sva plovila navedena u popisu čarter flote. Premda se za svako pojedino plovilo u pravilu dodjeljuje određeni vez, pa smo i predvidjeli da se to uredno navede u predloženom obrascu popisa čarter flote, ipak, u praksi će korisnik veza ponekad prerasporediti plovila iz flote, ali samo unutar dodijeljenih odgovarajućih vezova.

Za plovilo koje je predmet ugovora bitno je sljedeće: a) namjena plovila je za čarter, b) plovilo se nalazi na popisu čarter flote korisnika veza koja čini sastavni dio ugovora o vezu, c) tehnička obilježja plovila i namjena su navedeni u popisu čarter flote, a njihova točnost se pretpostavlja i marina je nije dužna provjeravati.

O UU uređuju i dva dodatna specifična pitanja, a odnose se na obveze korisnika veza u slučaju da želi zamijeniti plovilo koje je predmet ugovora o vezu drugim plovilom te ako tijekom trajanja ugovora želi dodati plovilo na popis čarter flote.

Ako korisnik veza želi zamijeniti plovilo koje je predmet ugovora o vezu drugim plovilom, strane mogu sklopiti aneks ugovoru o vezu prema kojem je korisnik veza dužan nadoplatiti razliku u naknadi za vez ako se radi o višoj cjenovnoj kategoriji plovila, a ako je riječ o manjoj cjenovnoj kategoriji plovila korisnik veza nema pravo na umanjenje ugovorene naknade za vez (03 OUSV kl. 2.3.).

Ako korisnik veza tijekom trajanja ugovora o vezu želi dodati plovilo za koje se dodjeljuje mjesto za vez u marini na popis čarter flote ili ukloniti neko plovilo s popisa čarter flote, strane će sklopiti aneks ugovoru o vezu kojim će utvrditi izmjene u popisu čarter flote i dodijeljenih vezova te posljedičnu razliku u naknadi za vez (03 OUSV kl. 2.4.).

Odredbe koje se odnose na vez također su adaptirane konceptu ugovora o vezu za plovila u čarteru, pa je propisano da vez treba biti prikladan za smještaj plovila tehničkih obilježja navedenih u popisu čarter flote (03 OUSV kl. 3.1. i 3.2.).

Kod ugovora o stalnom vezu za plovila u čarteru marine ne preuzimaju ključeve plovila u svrhu predaje plovila pod nadzor marine. Stoga se u OUU ne predviđa opcija da se smatra da je korisnik stupio na plovilo preuzimanjem ključeva, odnosno da je napustio plovilo predajom ključeva na recepciji marine. Dakle 03 OUSV kl. 6.8. predviđa samo tri opcije, a marina treba odabrati jednu od njih koja najbolje odgovara njenoj praksi, ili, pak, sama definirati u svojim OUU za stalni vez čarter plovila trenutak predaje pod nadzor te prestanak obveze nadzora nad plovilom. Isto tako, u klauzuli koja govori o dokumentaciji nema obveze korisnika veza da ključeve i isprave plovila preda marini prilikom predaje plovila pod nadzor marine. Naravno, predaja ključeva može se ugovoriti kao dodatna usluga marine (03 OUSV kl. 11.3.).

Obveza korisnika veza je da vez koristi pažnjom dobrog gospodarstvenika (03 OUSV kl. 8.1.), za razliku od ugovora o stalnom vezu za sve korisnike vezova osim čarter kompanija kod kojih se od korisnika veza zahtijeva postupanje pažnjom dobrog domaćina.

Među ostale obveze korisnika veza ubraja se obveza da prijavi marini uplovljavanje i isplavljavanje plovila, odnosno dolaske i odlaske svojih gostiju, serviseri i drugih ovlaštenih osoba na način predviđen protokolima marine (03 OUSV kl. 14.1.). I ovdje vrijedi napomena da je takve protokole preporučljivo formalizirati i s njima upoznati korisnika veza radi operacionalizacije ugovora. U usporedbi s 01 OUSV kl. 14.1. ova obveza korisnika veza obuhvaća širi krug osoba o čijim dolascima i odlascima iz marine je potrebno obavijestiti marinu, a svojstveno je samoj djelatnosti čarter kompanije i namjeni plovila. Međutim, ovu klauzulu marine trebaju prilagoditi svojoj praksi i protokolima.

Pravila o odgovornosti marine iz 03 OUSV kl. 15. prilagođena su činjenici da su ugovori o vezu plovila u čarter menadžmentu nepotrošački ugovori, štoviše, trgovački ugovori, pa su uvrštena samo pravila o odgovornosti i teretu dokazivanja za ovu vrstu ugovora, a u tom dijelu su pravila o odgovornosti marine podudarna onima iz 01 OUSV kl. 15. za nepotrošačke ugovore.

Kada je riječ o pravu zadržanja, specifično je za ugovore o vezu za plovila u čarter menadžmentu da marina može, osim plovila u vezi kojeg je tražbina nastala, zadržati bilo koje drugo plovilo s popisa čarter flote koje je u istom vlasništvu kao plovilo u vezi kojeg je tražbina nastala ili koje je u vlasništvu korisnika veza (03 OUSV kl. 18.).



Budući da se mjesto za vez za plovila u čarteru dodjeljuje za sva plovila naveđena u popisu čarter flote (03 OUSV kl. 2.2.) ugovor o vezu ne prestaje propašću pojedinog plovila, budući da ugovor vrijedi za ostala plovila s popisa čarter flote. Teoretski gledano, ugovor bi prestao tek propašću svih plovila s popisa čarter flote u odnosu na koje je ugovor o vezu sklopljen.

## **6. MODELI UGOVORA O STALNOM VEZU PLOVILA U MARINI ZA SVA PLOVILA OSIM ČARTERA**

Sva četiri modela ugovora o stalnom vezu za sva plovila osim čartera imaju jednake ugovorne odredbe ugovornog obrasca koje se odnose na ugovorne strane, plovilo, vez, razdoblje ugovora i naknadu za vez. Na ugovornom obrascu ispunjavaju se podaci za marinu koja je pružatelj usluge te detaljni i iscrpni podaci o korisniku veza. Pored podataka o korisniku veza, u ugovoru se detaljno identificiraju i zastupnik korisnika veza, upisani vlasnik plovila i hipotekarni vjerovnik. Kao što je opisano, kod ugovora o stalnom vezu od korisnika veza koji nije upisani vlasnik zahtjeva se da ima ovlaštenje za sklapanje ugovora o vezu i za račun upisanog vlasnika, odnosno hipotekarnog vjerovnika (01 OUSV kl. 1.2.). Zbog toga je važno da sve spomenute osobe u ugovoru budu precizno identificirane.

Plovilo koje je predmet ugovora je bitan sastojak ugovora, pa se u čl. 2. ugovornog obrasca (01 USV modeli I – IV) navode detaljni identifikacijski podaci za plovilo, kao i podaci o njegovu osiguranju, i to osiguratelj, razdoblje osiguranja, osigurana vrijednost trupa, stroja i opreme plovila te limit osiguranja odgovornosti. Bitno je da tehnička obilježja plovila koja je korisnik veza dao i koja se unose u ugovor marina nije dužna provjeravati, a njihova točnost se pretpostavlja, ali marina pridržava pravo provjere njihove točnosti (01 OUSV kl. 2.1.).

Mjesto za vez je u ugovornom obrascu određeno tako što se u članku 3. ugovornog obrasca (01 USV modeli I – IV) upisuje broj mjesta za vez, gat, duljina i širina mjesta za vez. Međutim, to ne znači da korisniku veza pripada ekskluzivno pravo da za vrijeme trajanja ugovora ima na raspolaganju isključivo to u ugovoru određeno mjesto za vez. Sukladno 01 OUSV kl. 3.3. marina može u bilo kojem trenutku bez pitanja ili odobrenja korisnika veza premjestiti plovilo na drugi odgovarajući vez unutar marine.<sup>90</sup>

---

<sup>90</sup> Vidjeti sudsku praksu, tekst uz bilj. 30.

Razdoblje ugovora određuje se u čl. 4. obrasca ugovora (01 USV modeli I – IV), tj. u ugovorni obrazac strane upisuju kalendarsko razdoblje za koje se ugovor sklapa. Posebno je uređena mogućnost prešutne obnove ugovora. Propisano je da su strane suglasne da se istekom ugovorenog razdoblja ugovor prešutno obnavlja na sljedeće ugovorno razdoblje od godinu dana, ako ni jedna strana u roku (koji marina mora odrediti u ugovoru vodeći računa da to bude razuman rok) prije isteka ugovorenog razdoblja pisanim putem ne obavijesti drugu stranu da ne želi obnoviti ugovor. Prešutna obnova podrazumijeva primjenu jednakih uvjeta ugovora. U posebnom članku se uređuje pitanje koji OUU i cjenici se primjenjuju na ugovor ako marina tijekom novog ugovornog razdoblja izmijeni OUU ili cjenik usluga.

U članku 5. ugovora (01 USV modeli I – IV) strane ugovaraju iznos naknade za vez za ugovoreno razdoblje te njegovo dospijeće i način plaćanja. U slučaju obnove ugovora, utvrđuje se naknada za vez za sljedeće ugovorno razdoblje prema cjeniku usluga važećem u vrijeme obnove ugovora.

Osnovna razlika četiriju modela ugovora o vezu je u opsegu ugovorenih usluga, a to se prvenstveno očituje u čl. 6. (01 USV modeli I – IV). Kao što je objašnjeno, iza svakog modela ugovora stoji prepoznatljiv naziv i sadržaj ugovorene usluge koji marina i korisnik ugovaraju za pojedini model ugovora o vezu.<sup>91</sup>

Prema modelu I (najam) ponuđeni set mogućih ugovorenih usluga je: a) ustupanje mjesta za vez, b) uporaba brodskih ležaljki i podmetača te ostale opreme za suhi vez i c) polog ključeva plovila na recepciji marine. Ustupanje mjesta za vez je bitan sastojak svakog ugovora o vezu i kao usluga se konzumira u svim modelima ugovora o vezu. Marine uglavnom u svojoj ponudi imaju i uslugu suhog veza, tj. uslugu smještaja plovila na kopnu. Nerijetko, strane ugovaraju da će se dio godine, za vrijeme dok traje nautička sezona, plovilo držati na vezu u moru, a preostali dio godine na suhom vezu. Zbog toga se u svim modelima ugovora predviđa, kao ugovorena usluga, i ustupanje mjesta za suhi vez. Naravno, ovu uslugu će u svojoj ponudi imati one marine koje imaju odgovarajuće smještajne kapacitete na kopnu, tj. koje u ponudi imaju uslugu suhog veza. Bitno je da se na ovu ugovorenu uslugu analogno primjenjuju odredbe OUU koje se odnose na ustupanje i održavanje veza. Stoga, i suhi vez treba udovoljavati svim uvjetima propisanim u odgovarajućim OUU i pozitivnim propisima koji se odnose na ustupanje sigurnog veza te njegovo održavanje u sigurnom i ispravnom stanju.

Ugovorne strane kao posebnu ugovorenu uslugu u svim modelima ugovora mogu ugovoriti polog ključeva na recepciji marine. Često se ugovara polog

---

91 Vidjeti *supra* t. 2. Opće napomene o sadržaju, strukturi i predmetu reguliranja OUU i MUV.

ključeva plovila na recepciji marine radi toga da bi ih mogle preuzeti treće osobe koje vlasnik plovila za to ovlasti, a obično su to serviseri, brodopopravljači ili drugi pružatelji usluga. Naravno, da bi mogla preuzeti ključeve, treća osoba mora imati odgovarajuću punomoć korisnika veza za preuzimanje ključeva i uporabu plovila ili obavljanje određenih radova na njemu. I drugo, ključevi se u praksi mnogih marina mogu deponirati na recepciji marine za slučaj da ih marina treba koristiti radi iznimnog ulaska u plovilo u vezi s izravnom ugroženosti plovila i poduzimanjem hitnih nepredviđenih činjenja u vezi plovila. Kod modela I (najam) isključivo ova dva motiva dolaze u obzir kao svrha ugovorene usluge pologa ključeva.

Kod drugih modela ugovora, a opet ovisno o vrsti ugovorene usluge, deponiranje ključeva na recepciji marine može imati drugačiju funkciju. Ako strane kao ugovorenu uslugu izaberu nadziranje plovila na vezu iz modela II (najam + nadzor) ili modela III (najam + nadzor + dodatne usluge i radovi) te ako se primjenjuje opcija 2 iz 01 OUSV kl. 6.8., predaja ključeva ima posebno važnu funkciju. U tom slučaju predaja ključeva na recepciji marine označava trenutak predaje plovila pod nadzor marine, a svaki put kada korisnik veza ili treća osoba koju je on ovlastio preuzme ključeve, marina se oslobađa svake odgovornosti za nadzor plovila. Također, polog ključeva na recepciji marine može biti u funkciji ispunjavanja drugih dodatnih usluga i radova od strane marine iz modela III (najam + nadzor + dodatne usluge i radovi) ili modela IV (najam + dodatne usluge i radovi), primjerice, ako strane ugovore kontrolu kaljuže, punjenje baterija ili neku drugu dodatnu uslugu ili rad koji podrazumijeva ulaženje u zaključane kabinske prostorije plovila.

Za model II (najam + nadzor) specifično je da se uz ustupanje mjesta za vez u moru i/ili na suhom dodatno ugovara nadzor plovila na vezu. Treba pojasniti da u modelu II i modelu III (koji također sadrži uslugu nadzora) strane ne moraju nužno ugovoriti uslugu pologa ključeva, ali to će ovisiti o praksi marine i željama ugovornih strana. Naime, obveza nadzora u pravilu se ispunjava bez ulaženja u zaključane kabinske prostorije, a trenutak predaje plovila pod nadzor marine i prestanak nadzora strane mogu vezati uz trenutak prijavljivanja dolaska/odlaska u marinu ili evidentiranje dolaska/odlaska u automatskom sustavu evidencije ulaska/izlaska iz marine (01 OUSV kl. 6.8. opcija 1 ili 3), a ne nužno uz predaju ključeva. Kod modela III u pravilu se ugovara polog ključeva, jer je ulaženje u zaključane kabinske prostore plovila neophodno za ispunjavanje drugih dodatnih usluga i radova koji su predmet uređenja tog modela ugovora.

Modeli ugovora II i III sadrže poseban članak u kojem strane na ugovornom obrascu označavaju ugovara li se predaja ključeva, predaja isprava plovila i

sastavljanje i predaja popisa inventara i opreme plovila. Ovim modelima ugovora o vezu strane ugovaraju nadzor plovila na vezu, pa zbog toga uređuju i spomenuta relevantna pitanja, a na njih se primjenjuju i odgovarajuće klauzule OUU o nadzoru.

Specifično je za model III da sadrži najširi komplet ugovorenih usluga, a to su ustupanje mjesta za vez, nadzor i dodatne usluge i radovi. Naravno, popis dodatnih usluga i radova predviđen u obrascu ugovora naveden je primjerom, tj. navedene su usluge koje su česte u poslovnoj praksi najvećeg broja hrvatskih marina, a u rubrici ostalo mogu se specificirati dodatne usluge ili radovi koji nisu navedeni u ugovornom obrascu. Međutim, svaka marina treba u ugovornom obrascu ovaj popis prilagoditi svojoj tržišnoj ponudi. Bitno je naglasiti da se model III ugovora o vezu primjenjuje i na dodatne usluge i radove iz djelokruga marine koje su naknadno ugovorene za vrijeme trajanja ugovora. Dakle, neće se raditi o posebnom ugovoru ako strane za vrijeme trajanja ugovora ugovore neku od dodatnih usluga i radova iz djelokruga marine. Naknada za te usluge obračunava se po cjeniku usluga važećem u vrijeme kad je usluga ugovorena, a dopijeva na plaćanje odmah po izvršenoj usluzi sukladno čl. 6.2. ovog ugovornog obrasca (01 USV model III). Međutim, podsjećamo da dodatne usluge i radove koji se ugovaraju u okviru ugovora o vezu ne bi trebalo miješati s eventualnim serviserskim i brodopopravljačkim radovima koje pojedine marine imaju u ponudi, a koji se ugovaraju po posebnom radnom nalogu, tj. posebnim ugovorom na koji se supsidijarno primjenjuju odredbe PZ-a o ugovoru o gradnji, popravku i preinaci broda.<sup>92</sup>

Za model IV karakteristično je da strane ugovaraju kombinaciju usluga nam vez + dodatne usluge i radovi, a također je moguće da se dodatne usluge i radovi iz djelokruga marine naknadno ugovore, kao i kod modela III. Dakle, ovaj model ugovora ne sadrži uslugu nadzora plovila na vezu, ali uključuje neke druge dodatne usluge ili radove iz djelokruga marine.

Sastavni dijelovi ugovora su za sve modele ugovora o vezu isti. Osnovna razlika među njima je što se na različite modele primjenjuju različite kombinacije klauzula OUU za stalni vez. Stoga, svaki model navodi koje klauzule OUU su isključene iz primjene. Najširi je model III koji podrazumijeva primjenu svih klauzula iz kompleta 01 OUSV. S druge strane, modeli I i IV ne uključuju obvezu nadziranja plovila na vezu, pa se na te modele ne primjenjuju odredbe OUU koje govore o nadzoru plovila na vezu, tj. 01 OUSV kl. 6., kl. 15.3., kl. 15.4. itd. Uz OUU, sastavni dio ugovora su pravilnik o redu u luci, plan za prihvat i rukovanje

---

<sup>92</sup> Vidjeti *supra* t. 3.5.3. Dodatne usluge i radovi.

otpadom s plovnih objekata, cjenik usluga i eventualni pisani protokoli marine, primjerice, onaj iz 01 OUSV kl. 14.<sup>93</sup>

Važna obveza koju je marina dužna poštivati, a u obrascu ugovora se deciderano navodi, jest da su akti koji čine sastavni dio ugovora objavljeni na mrežnim stranicama marine, te da se mogu dobiti na uvid i na drugi uobičajeni način, primjerice, elektronskom poštom, uvidom u sjedištu marine, uručivanjem pisanog primjerka i sl. To je posebno važno sa stajališta zaštite potrošača i interesa svih korisnika vezova, jer se marini koja ispunjava spomenutu obvezu ne može prigovoriti da korisniku nije bilo omogućeno da se upozna s nekom svojom obvezom ili pravom ili obvezama i odgovornostima marine. Sa stajališta marine bitno je da se svim modelima ugovora propisuje da korisnik veza potpisom ugovora potvrđuje da je upoznat sa sadržajem svih navedenih akata koji čine sastavni dio ugovora.

Svim modelima ugovora o vezu uređuje se još jedno posebno važno pitanje za ugovorni odnos, a to je pitanje koji OUU i cjenik usluga će se primjenjivati na ugovor ako marina za vrijeme trajanja ugovornog razdoblja izmijeni OUU i cjenik usluga.<sup>94</sup> Marina je ovlaštena jednostrano izmijeniti OUU i cjenik usluga, a o tome je dužna obavijestiti korisnika veza. Na ugovor o vezu do isteka tekućeg ugovornog razdoblja primjenjuju se OUU i cjenik usluga koji su bili na snazi u vrijeme sklapanja odnosno obnove ugovora. U slučaju prešutnog obnavljanja ugovora za novo ugovorno razdoblje vrijede OUU i cjenik usluga koji su na snazi u trenutku prešutne obnove pod uvjetom da je korisnik veza o njima obaviješten najmanje 30 dana prije isteka roka u kojem korisnik veza može izjaviti da ne želi obnoviti ugovor o vezu. Taj rok u oglednim MUV nije naveden te je prepušteno marinama da ga propišu svojim ugovorima. Međutim, treba naglasiti da taj rok za izjavu korisnika veza da ne želi obnoviti ugovor ne smije biti nerazumno kratak i ne smije isteći prije nego što su poznati bitni uvjeti za obnovu ugovora, tj. prije nego što su objavljeni novi cjenici ili izmijenjeni OUU. Dakle, taj rok treba biti razuman kako bi omogućio slobodu odlučivanja korisniku veza o tome hoće li obnoviti ugovor ili ne. Sugestija je da se ostavi bar 30 dana razmaka između izmjene cjenika usluga i/ili OUU i isteka roka za izjavu korisnika veza da ne želi obnovu ugovora.

Pored toga, u ugovornim obrascima predviđena je opcija kojom se korisniku veza omogućuje da u roku od 15 dana od objave novih OUU i cjenika usluga izjavi da pristaje da se na ugovor odmah primjenjuju izmijenjeni OUU i cjenik usluga. Znači, korisnik veza može pod opisanim uvjetima optirati između dvije

---

93 Vidjeti *supra* t. 3.6.7. Ostale obveze korisnika veza.

94 Vidjeti 01 USV model I, čl. 7.4.; 01 USV model II, čl. 8.4.; 01 USV model III, čl. 8.4. i 01 USV model IV, čl. 7.4.

opisane mogućnosti i faktično je njemu prepuštena odluka o tome koji OUU i cjenik usluga su za njega povoljniji i koji će se primjenjivati.

Pravilnik o redu u luci i plan za prihvat i rukovanje otpadom s plovnih objekata imaju narav upravnih akata koje marina donosi temeljem zakonskih javnih ovlasti. Stoga je korisnik veza upoznat s mogućnošću jednostrane izmjene ovih akata, te ga oni obvezuju trenutkom njihove objave. Navedeni akti objavljuju se na mrežnim stranicama marine, a mogu se dobiti na uvid i na drugi uobičajeni način, primjerice, elektronskom poštom, uvidom u sjedištu marine, uručivanjem pisanog primjerka i slično. Međutim, ako takva izmjena ovih akata prouzroči znatne dodatne obveze ili troškove na teret korisnika veza, on je slobodan jednostrano otkazati ugovor o vezu uz otkazni rok od 30 dana te u tom slučaju ne podliježe eventualnoj obvezi plaćanja ugovorne kazne, penala, naknade za prijevremeni otkaz ugovora ili sličnoj nepovoljnoj ugovornoj posljedici. Ovdje je riječ o javnopravnim aktima koji obvezuju odmah, znači trenutkom njihove objave te korisnik ne može birati koji će se pravilnik na njega primjenjivati, ali mu je pod opisanim uvjetima omogućeno da jednostrano otkáže ugovor o vezu.

Mjerodavno pravo, sudska nadležnost i stupanje na snagu su u svim ugovornim obrascima jednako uređeni. Određeno je da ugovor stupa na snagu u trenutku kada ga je korisnik veza potpisao, a na sve modele ugovora primjenjuje se hrvatsko pravo. U pogledu rješavanja sporova nastalih iz ugovora o vezu u oglednim modelima ugovora nude se četiri opcije, a strane odabirom jedne od njih ugovaraju pred kojim tijelom će rješavati međusobne sporove. Opcijom 1 predviđa se da će strane sve sporove iz ugovora nastojati riješiti mirnim putem, a ako to ne uspiju ugovara se nadležnost trgovačkog suda. Svaka marina treba u svojim ugovornim obrascima navesti koji je trgovački sud mjesno nadležan za rješavanje ovih sporova. Opcijom 2 ugovornim stranama se nudi da sporove koji proizlaze iz ugovora o vezu, uključujući i sporove koji se odnose na pitanja njegova valjanog nastanka, povrede ili prestanka, kao i na pravne učinke koji iz toga proistječu, pokušaju riješiti mirenjem pri Centru za mirenje Hrvatske gospodarske komore. Ako ti sporovi ne budu riješeni mirenjem u roku od [30] dana nakon podnošenja prijedloga za pokretanje postupka mirenja ili u drugom roku o kojem se ugovorne strane dogovore, oni će se konačno riješiti arbitražnim postupkom u skladu s Pravilnikom o arbitraži pri Stalnom arbitražnom sudištu Hrvatske gospodarske komore (Zagrebačkim pravilima). Opcijom 3 predviđa se da će strane svoje sporove pokušati riješiti mirenjem pri Centru za mirenje Hrvatske gospodarske komore. Međutim, ako ti sporovi ne budu riješeni mirenjem u roku od [30] dana nakon podnošenja prijedloga za pokretanje postupka mirenja ili u drugom roku o kojem se stranke dogovore, rješavat će se pred nadležnim Trgovačkim sudom

koji strane u ugovoru trebaju navesti. Opcijom 4 predviđeno je da će se svi sporovi konačno riješiti arbitražnim postupkom u skladu s Pravilnikom o arbitraži pri Stalnom arbitražnom sudištu Hrvatske gospodarske komore (Zagrebačkim pravilima).<sup>95</sup>

## **7. MODEL I UGOVORA O STALNOM VEZU PLOVILA U MARINI ZA PLOVILA ČARTER FLOTE**

U sva četiri modela ugovora u prvom članku definiraju se ugovorne strane. Na strani korisnika veza se popunjavaju se podaci kojima se identificira korisnik veza tj. čarter kompanija i njen zastupnik, a u popisu čarter flote za svako plovilo posebno se navode podaci o upisanom vlasniku i hipotekarnom vjerovniku.

Ugovorom o stalnom vezu za plovila u čarteru mjesto za vez dodjeljuje se za plovila navedena u popisu čarter flote (03 OUSV kl. 2.2.). Stoga se u ugovornom obrascu ne navode podaci o plovilima koja su predmet ugovora, već su ti podaci sadržani u popisu čarter flote koja je sastavni dio ugovora. Podaci o plovilu uključuju njegovu preciznu identifikaciju u pogledu imena, registarske oznake, zastave, tipa, brodogradilišta/ modela, materijala, duljine, širine, gaza, težine, godine gradnje i dr. Podaci o plovilu uključuju i podatke o osiguratelju, razdoblju osiguranja, osiguranoj vrijednosti i limitu osiguranja. Svi ovi podaci upisuju se u popis čarter flote koji je sastavni dio ugovora o vezu.

Slično tome, mjesto za vez koje se dodjeljuje za pojedino plovilo iz flote također se navodi i opisuje u popisu čarter flote, ali i kod ovih modela ugovora marina može u bilo kojem trenutku bez pitanja ili odobrenja korisnika veza premjestiti plovilo na drugi odgovarajući vez unutar marine (03 OUSV kl. 3.3.).

Razdoblje ugovora i naknada za vez uređeni su jednako kao i u modelima ugovora o stalnom vezu za sve osim čartera, pa vrijedi tumačenje koje je gore navedeno. Ugovorene usluge uređene su također jednako kao i u modelima ugovora koji se primjenjuju na sve korisnike osim čarter kompanija, ali uz određene iznimke koje se u nastavku objašnjavaju.

Kod modela I ugovora za plovila u čarteru ne predviđa se usluga pologa ključeva plovila na recepciji marine. U ovom modelu ugovora marina preuzima isključivo obvezu ustupanja sigurnog i održavanog veza čarter kompaniji kao korisniku veza. Plovilo ni u jednom trenutku ne prelazi pod nadzor marine. Kod

---

<sup>95</sup> Predložene klauzule o rješavanju sporova zapravo su inačica preporučenih klauzula Hrvatske gospodarske komore, vidjeti <https://www.hgk.hr/stalno-arbitrazno-sudiste-pri-hgk/arbitrazne-klauzule>, stranica posjećena 22. prosinca 2018.

modela II je drukčije jer ovdje ključevi mogu biti u funkciji predaje plovila pod nadzor marine. Točnije, ako je ugovorena ta opcija iz 03 OUSV kl. 6. predajom ključeva na recepciji smatra se da je plovilo predano pod nadzor marini, i obrnuto, da nadzor prestaje njihovim preuzimanjem od strane korisnika veza. Isto tako, ako marina nadzirući plovilo na vezu opazi određene promjene koje zahtijevaju hitno postupanje, ona može u tu svrhu koristiti ključeve radi ulaženja u zaključane kabinske prostore plovila.

Model III ugovora o vezu za čarter ima znatno manji broj dodatnih usluga i radova koje čarter kompanija kao korisnik veza može ugovoriti s marinom kao pružateljem tih usluga u usporedbi s onima koje se nude modelom III ugovora o vezu za sve osim čartera. Takvo ugovorno rješenje prilagođeno je poslovnoj praksi hrvatskih marina i uobičajenim specifičnim obilježjima koja su karakteristična za plovila u čarteru. Tako, po prirodi stvari, čarter kompanije ne ugovaraju s marinom provjetranje plovila, izbacivanje oborinskih voda, punjenja baterija, kontrolu kaljuže, pokrivanje ceradom te čišćenje unutrašnjosti. Te poslove uobičajeno obavlja čarter kompanija kao korisnik veza, i to samostalno ili podugovarajući takve usluge s drugom pravnom ili fizičkom osobom. Na te odredbe i poslove primjenjuju se odredbe OUU koje govore o obavljanju radova u marini (03 OUSV kl. 10.). U tom smislu, ovisno o poslovnoj praksi marine i o tome koju je opciju iz ove klauzule uvrstila u svoje OUU, čarter kompanija može koristiti usluge servisera, brodopopravljača i drugih pružatelja usluga po svom izboru uz suglasnost marine ili je, pak, dužna koristiti u pravilu samo usluge onih pružatelja usluga koji s marinom imaju ugovor o poslovnoj suradnji.

Dodatne usluge i radovi koje čarter kompanija kao korisnik veza može ugovoriti s marinom prema modelima III i IV navode se primjerice, u ogleđnim MUV, a u rubrici ostalo strane mogu navesti i ugovoriti i druge usluge iz djelokruga marine. Bitno je da se ugovor primjenjuje i na dodatne usluge i radove iz djelokruga marine koje su naknadno ugovorene.

Ugovorne odredbe svih modela ugovora za čarter plovila koje se odnose na predaju ključeva, isprave plovila, popis inventara, mjerodavno pravo i sudsku nadležnost te stupanje na snagu ugovora podudarne su s modelima ugovora za sva plovila osim čartera.

## 8. ZAKLJUČAK

Zbog intenzivnog razvoja nautičkog turizma i težnje Republike Hrvatske da i dalje razvija nautički turizam, kao važna pitanja hrvatskog prava pojavljuju se



pravna pitanja u vezi standardizacije OUU i MUV hrvatskih marina. U cilju boljeg razumijevanja teorijske i praktične pozadine standardizacije OUU i MUV u radu su prvo sumarno iznesena obilježja ugovora o vezu i poslovne prakse hrvatskih marina. Ističe se da u odnosu na ugovor o vezu do sada nije bilo doktrinarnog tumačenja konceptijskih i pravno teorijskih pitanja u domaćoj pravnoj književnosti, zakonski okvir pokazao se neprimjerenim, autonomno pravo je neuređeno i nije dovoljno standardizirano, a sudska praksa je neujednačena. Danas je prevladana većina ovih problema, i može se reći da ugovor o vezu ulazi u novo razdoblje te dobiva atribute uređenog ugovora oko kojeg će se graditi stabilna i ujednačena poslovna i sudska praksa, a to će značiti veću pravnu sigurnost i veću konkurentnost hrvatskih marina. U ovim kratkim zaključnim razmatranjima ukazuje se na to koji su učinci standardizacije OUU i MUV:

- Jedinstvena nomenklatura ugovora o vezu po modelima: model I (najam), model II (najam + nadzor), model III (najam + nadzor + dodatne usluge i radovi), model IV (najam + dodatne usluge i radovi). Dakle, iza svakog modela ugovora o vezu stoji jedinstven i prepoznatljiv sadržaj usluge ili usluga koje marina pruža.
- Prepoznatljiv sadržaj svake ugovorene usluge uključuje i korištenje jedinstvene terminologije za obveze marine. Nadalje, opseg pojedinih obveza marine koje su se u praksi već standardizirale konkretizira se jasnim opisom, tj. standardnim klauzulama ugovora propisuje se koje uobičajene radnje i postupke podrazumijeva pojedina obveza marine te kada započinje, a kada završava njezino ispunjavanje. Jasno se uređuju i druga pitanja važna za ispunjavanje određene obveze.
- Jedinstveno tumačenje ugovora postiže se jasnim, preciznim, dobro strukturiranim ugovornim klauzulama kojima su dovoljno razrađena sva važna pitanja (korisnik veza, plovilo, vez, naknada za vez, obveze marine, obveze korisnika veza, odgovornost za štetu, hitna nepredviđena činjenja, pravo zadržanja plovila na vezu, sklapanje ugovora, neprenosivost ugovora na treće osobe, prestanak, raskid i otkaz ugovora o vezu, mjerodavno pravo i sudska nadležnost, primjena OUU).
- Jednostavna, jasna i logična struktura doprinosi lakom i brzom snalaženju u tekstu klauzula OUU i članaka MUV te njihovoj preglednosti.
- Pojednostavljuje se sklapanje ugovora i doprinosi se kvaliteti usluge u pogledu pravne sigurnosti, a marinama se omogućava efikasniji nadzor nad poslovanjem.

- Postignut je dobar balans između prava i obveza ugovornih strana u skladu s aktualnom praksom i kogentnim pozitivnim propisima.
- Usklađenost s novim odredbama PZ-a o ugovoru o vezu čije usvajanje i stupanje na snagu se uskoro očekuje.
- Vjerno prenošenje i implementacija svih specifičnosti ugovora o vezu koje su se izgradile i ustalile u praksi hrvatskih marina uz poštivanje onih zakonskih normi od kojih se ugovorom ne može odstupiti omogućuje održavanje kontinuiteta i stabilnosti poslovne prakse.
- Omogućena je standardizacija na razini svih marina koje prihvate smjernice za standardizaciju, a korisnicima vezova u interesu je da OUU i MUV budu standardizirani na razini većeg broja marina i da se s njima mogu upoznati na brz i jednostavan način prije sklapanja ugovora.
- Standardizacija OUU i MUV i donošenje specijalnih zakonskih odredbi o ugovoru o vezu su korak naprijed prema postizanju jasnog, preciznog, dobro razrađenog te interesno dobro balansiranog sustava odgovornosti iz ugovora o vezu koji nudi veću pravnu sigurnost i bolju predvidivost pravne zaštite. Nadamo se da će se pozitivni efekti standardizacije OUU i MUV odraziti i na sudsku praksu.

## BIBLIOGRAFIJA

### Knjige

1. Padovan, A. V., *Uloga pomorskog osiguranja u zaštiti morskog okoliša od onečišćenja s brodova*, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 2012.
2. Žic – Dunižarić, D., *Marina Punat grupa, prvih 50 godina*, Punat, 2014.

### Članci

1. Ćorić, D., Primjena odredbi Pomorskog zakonika o izvanugovornoj odgovornosti vlasnika broda i brodarara na jahte i brodice, *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, vol. 57, br. 172, 2018., str. 131-147.
2. Padovan, A. V., Odgovornost luke nautičkog turizma iz ugovora o vezu i osiguranje, *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, vol. 52, br. 167, 2013., str. 1-35.
3. Padovan, A. V., Privremena mjera zaustavljanja jahte pred hrvatskim sudom radi osiguranja tražbine koncesionara marine, *Zbornik radova 2. Međunarodne konferencije transportnog prava i prava osiguranja: Transportno pravo*

- ususret budućnosti*, INTRANSLAW 2017, Ćorić, D.; Radionov, N.; Ćar, A. (ur.), Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb, 2017., str. 379-406.
4. Padovan, A. V., Važnost pomorskog osiguranja u pravnoj zaštiti mora, Barbić, J. (ur.), *Pravna zaštita mora*, knjiga 35, Nakladnički niz: *Modernizacija prava*, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 2017., str. 85-107.
  5. Padovan, A. V.; Petit Lavall, M. V.; Merialdi, A.; Cerasuolo, F., Security and Enforcement of Marina Operator's Claims: Croatian, Italian and Spanish Law Perspectives, *Journal of Maritime Law and Commerce*, vol. 49, br. 4, 2018., str. 518-543.
  6. Padovan, A. V.; Skorupan Wolff, V., Učinak potonuća plovila na vezu na pravni odnos između stranaka ugovora o vezu i čuvanju plovila, *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, vol. 57, br. 172, 2018., str. 149-175.
  7. Padovan A. V.; Skorupan Wolff, V., Zakonska rješenja *de lege ferenda* za napuštena plovila u marinama, Barbić, J. (ur.), *Pravni okvir za luke nautičkog turizma*, knjiga 42, Nakladnički niz: *Modernizacija prava*, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 2018., str. 137-163.
  8. Padovan, A. V.; Tuhtan Grgić, I., Is the Marina Operator's Berthing Fee a Privileged Claim under the Croatian Maritime Code, *II Diritto Marittimo*, vol. CXIX, br. II, 2017., str. 366-399.
  9. Petrinović, R.; Mandić, N., Javne ovlasti koncesionara luke nautičkog turizma, Barbić, J. (ur.), *Pravni okvir za luke nautičkog turizma*, knjiga 42, Nakladnički niz: *Modernizacija prava*, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 2018., str. 125-135.
  10. Pijaca, M., Pravni odnosi između marine i charter kompanije u svezi s ugovorom o vezu – prikaz hrvatske i komparativne poslovne prakse, *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, vol. 57, br. 172, 2018., str. 253-284.
  11. Skorupan Wolff, V., Odgovornost za krađu plovila na vezu i posljedice neispunjenja ugovorne obveze predaje plovila marini iz ugovora o vezu i čuvanju plovila (prikaz presude), *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, vol. 56, br. 171, 2017., str. 218-221.
  12. Skorupan Wolff, V.; Padovan, A. V., Obveze korisnika veza iz ugovora o vezu prema aktualnoj poslovnoj praksi hrvatskih marina, *Zbornik radova 2. Međunarodne znanstvene konferencije pomorskog prava: Suvremeni izazovi*

*pomorske plovidbe, ISCML 2018, Amižić Jelovčić, P. et al. (ur.), Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu, Split, 2018., str. 333-380.*

13. Skorupan Wolff, V.; Padovan, A. V., Postoje li elementi ostave u ugovorima o vezu u lukama nautičkog turizma, *Zbornik radova 2. Međunarodne konferencije transportnog prava i prava osiguranja: Transportno pravo ususret budućnosti, INTRANSLAW 2017, Ćorić, D.; Radionov, N.; Čar, A. (ur.), Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb, 2017., str. 313-353.*
14. Skorupan Wolff, V.; Padovan, A. V., Ugovor o vezu *de lege ferenda*, Barbić, J. (ur.), *Pravni okvir za luke nautičkog turizma*, knjiga 42, Nakladnički niz: *Modernizacija prava*, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 2018., str. 41-93.
15. Skorupan Wolff, V.; Petrinović, R.; Mandić, N., Marina Operator's Obligations from the Contract of Berth according to the Business Practices of Croatian Marinas, *7th International Maritime Science Conference, IMSC 2017, Book of Proceedings, Vidan, P. et al. (ur.), Pomorski fakultet Sveučilišta u Splitu, Split, 2017., str. 104-111.*

### **Propisi**

1. Pomorski zakonik, Narodne novine br. 181/2004, 76/2007, 146/2008, 61/2011, 56/2013, 26/2015.
2. Zakon o obveznim odnosima, Narodne novine br. 35/2005, 41/2008, 125/2011, 78/2015, 29/2018.
3. Zakon o obveznom osiguranju u prometu, Narodne novine br. 151/2005, 36/2009, 75/2009, 76/2013, 152/2014.
4. Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama, Narodne novine br. 158/2003, 100/2004, 141/2006, 38/2009, 123/2011, 56/2016.
5. Zakon o potvrđivanju Međunarodne konvencije iz Nairobija o uklanjanju podrtna iz 2007. godine, Narodne novine br. 3/2017.
6. Zakon o pružanju usluga u turizmu, Narodne novine br. 130/2017.
7. Zakon o zaštiti potrošača, Narodne novine br. 41/2014, 110/2015.
8. Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma, Narodne novine br. 72/2008.

### **Sudska praksa**

1. Trgovački sud u Rijeci, P-2590/1994, 28. veljače 2007.
2. Visoki trgovački sud Republike Hrvatske, Pž-8130/03, 22. studenog 2006.
3. Vrhovni sud Republike Hrvatske, Rev-244/2013, 17. travnja 2013.
4. Vrhovni sud Republike Hrvatske, Rev-778/2014, 8. siječnja 2015.

### **Ostalo**

1. Odluka Ministarstva mora, prometa i infrastrukture Republike Hrvatske, Klasa: 011-01/16-02/117, Urbroj: 530-03-2-1-2-17-2 od 1. veljače 2017.
2. Prijedlog zakona o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika, prvo čitanje, P.Z.E. br. 421 – predlagatelj: Vlada Republike Hrvatske, <http://www.sabor.hr/prijedlog-zakona-o-izmjenama-i-dopunama-pomorskog-zakonika-prvo-citanje-pze-br-421-predlagateljica?t=46034&tid=205843>, stranica posjećena 10. prosinca 2018.
3. IMO, Status of Conventions, <http://www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202018.pdf>, stranica posjećena 30. prosinca 2018.
4. Mrežna stranica projekta DELICROMAR, [www.delicromar.hazu.hr](http://www.delicromar.hazu.hr).



**Prof. dr. sc. Dorotea Ćorić**  
Sveučilište u Rijeci, Pravni fakultet

## IZVANUGOVORNA ODGOVORNOST LUKE NAUTIČKOG TURIZMA U OKVIRU HRVATSKOG ZAKONODAVSTVA\*

### 1. UVODNE NAPOMENE

Pod odgovornošću luke nautičkog turizma podrazumijevamo odgovornost fizičke ili pravne osobe koja posluje i pruža turističke i druge usluge u nautičkom turizmu te upravlja lukom nautičkog turizma. Za razliku od ugovorne odgovornosti luke nautičkog turizma koja obuhvaća odgovornost prema korisnicima djelatnosti i usluga koje luka pruža,<sup>1</sup> izvanugovorna odgovornost obuhvaća odgovornost prema trećima i to za štete u slučaju smrti, ozljede ili oštećenja zdravlja trećih osoba, za štete na njihovoj imovini te štete zbog onečišćenja. Prouzročenje štete samo je jedan od oblika izvanugovorne obveze.<sup>2</sup> Nastaje kao posljedica ljudske radnje ili propusta za koje nije bitno očitovanje volje, već je samom činjenicom nastanka štete nastao obveznopравни odnos odgovornosti za štetu. Je li štetnik

---

\* Ovaj rad je rezultat istraživanja u okviru znanstvenoistraživačkog projekta Jadranskog zavoda Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti pod nazivom *Razvoj suvremenog pravnog i osigurateljnog režima za hrvatske marine – unapređenje konkurentnosti, sigurnosti, sigurnosne zaštite i zaštite morskog okoliša (DELICROMAR)*, koji je financirala Hrvatska zaklada za znanost (HRZZ-UIP-2013-11-3061), [www.delicromar.hazu.hr](http://www.delicromar.hazu.hr).

1 V. Padovan, A. V., *Odgovornost luke nautičkog turizma iz ugovora o vezu i osiguranje*, *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, vol. 52, br. 167, 2013., str. 1-35.

2 Prouzročenje štete – čl. 1045. – 1110. Zakona o obveznim odnosima, Narodne novine br. 35/2005, 41/2008, 125/2011, 78/2015, 29/2018 (u nastavku: ZOO). Uz prouzročenje štete, ZOO poznaje sljedeće oblike nastanka izvanugovorne obveze – stjecanje bez osnove (čl. 1111. – 1120. ZOO-a), poslovodstvo bez naloga (čl. 1121. – 1129. ZOO-a), javno obećanje nagrade (čl. 1130. – 1134. ZOO-a), vrijednosni papiri (čl. 1135. – 1162. ZOO-a). Više o izvanugovornim odnosima v. Klarić, P.; Vedriš, M., *Gradansko pravo – Opći dio, Stvarno pravo, obvezno pravo i nasljedno pravo*, X. izdanje, Narodne novine, Zagreb, 2006., *Obvezni odnosi – Poglavlje XXVI (Izvanugovorni odnosi) i XXVII (Odgovornost za štetu)*.

htio zasnovati obveznopravni odnos nije bitno. Svrha je izvanugovornog odnosa odgovornosti za štetu zaštita imovine i pravne osobnosti trećih.

Hrvatski pravni okvir unutar kojeg se regulira djelatnost nautičkog turizma ne sadrži posebna rješenja ili poseban režim izvanugovorne odgovornosti luke nautičkog turizma. Odgovornost luke nautičkog turizma prvenstveno će se procjenjivati prema općim pravilima odštetnog prava iz ZOO-a. Pomorskopравни propisi primjenjuju se isključivo na odgovornost za štetu koju brod ili drugi plovni objekti (jahte i brodice) prouzroče osobama u moru, imovini izvan broda i morskom okolišu.<sup>3</sup> ZOO propisuje subjektivnu odgovornost kao pravilo, a objektivnu odgovornost kao izuzetak. Pravila o objektivnoj odgovornosti primjenjuju se na štete od opasnih stvari ili djelatnosti ili kada je to posebno propisano. Međutim, ZOO nije definirao koje se stvari ili djelatnosti smatraju opasnim, već je to prepustio sudskoj praksi. To znači da se u postupku utvrđivanja odgovornosti luke nautičkog turizma ne zna hoće li luka odgovarati na temelju subjektivne ili objektivne odgovornosti sve dok sud ne izvrši kvalifikaciju smatra li se neka stvar ili djelatnost u luci opasnom, što svakako ne pridonosi pravnoj sigurnosti. Pored toga, utvrđivanje odgovornosti luke nautičkog turizma zahtijeva dobro poznavanje niza pravila kojima se regulira pravni status, osnivanje, vrste i podjela luka nautičkog turizma, uvjeti kojima pojedine nautičke luke trebaju udovoljiti, red u lukama te, posebno, uvjeti pružanja turističkih i drugih usluga u nautičkom turizmu. Riječ je o pravilima, standardima i uvjetima propisanim čitavim nizom zakona i podzakonskih akata pretežno upravno-pravne naravi, koji se, k tome, često mijenjaju.<sup>4</sup> Pitanje ispunjava li luka pojedine standarde i uvjete predviđene spomenutim propisima ili, pak, važećim ugovorom o koncesiji u konkretnom slučaju može biti presudno za ocjenu građanskopravne odgovornosti luke nautičkog turizma za štetu. Konačno, pojedine usluge kao i poslove iz djelatnosti nautičkog turizma uz ovlaštenika koncesije luke nautičkog turizma često obavljaju i različiti

3 Više o oblicima izvanugovorne odgovornosti koje propisuje Pomorski zakonik i primjeni tih pravila na štetu koju prouzroči jahta ili brodice v. Ćorić, D., Primjena odredbi Pomorskog zakonika o izvanugovornoj odgovornosti vlasnika broda i brodarara na jahte i brodice, *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, vol. 52, br. 172, 2013., str. 131-149.

4 U tom smislu, najvažniji propisi su Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama, Narodne novine br. 158/2003, 100/2004, 141/2006, 38/2009, 123/2011, 56/2016 (u nastavku: ZPDML); Pomorski zakonik, Narodne novine br. 181/2004, 76/2007, 146/2008, 61/2011, 56/2013, 26/2015 (u nastavku: PZ); Zakon o pružanju usluga u turizmu, Narodne novine br. 130/2017 (u nastavku: ZPUT); Pravilnik o uvjetima i načinu održavanja reda u lukama i na ostalim dijelovima unutrašnjih morskih voda i teritorijalnog mora Republike Hrvatske, Narodne novine br. 90/2005, 10/2008, 155/2008, 127/2010; Uredba o uvjetima kojima moraju udovoljavati luke, Narodne novine br. 110/2004; Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma, Narodne novine br. 72/2008.



pravni subjekti putem instituta potkoncesije i podugovaranja, pa se nužno nameće pitanje i njihove odgovornosti prema trećima. S obzirom na navedeno, postupak procjene izvanugovorne odgovornosti luke nautičkog turizma u okviru hrvatskog prava nedvojbeno predstavlja vrlo složeno pravno pitanje.

## 2. POJAM I VRSTE LUKA NAUTIČKOG TURIZMA

Na temelju čl. 80. ZPDML-a luke nautičkog turizma spadaju u tzv. luke posebne namjene koje se određuju odlukom o koncesiji. ZPDML definira luke posebne namjene kao luke u posebnoj upotrebi ili gospodarskom korištenju pravnih ili fizičkih osoba te ih razvrstava prema djelatnostima koje se u njima obavljaju (industrijske luke, vojne luke i slične). Prema čl. 10. Uredbe o razvrstaju luka otvorenih za javni promet i luka posebne namjene, luka nautičkog turizma je luka koja služi za prihvat i smještaj plovila te je opremljena za pružanje usluga korisnicima i plovilima. U poslovnom, građevinskom i funkcionalnom pogledu čini jedinstvenu cjelinu.<sup>5</sup> Luke nautičkog turizma kao luke posebne namjene moraju ispuniti uvjete iz Uredbe o uvjetima kojima moraju udovoljavati luke i to opće uvjete propisane za sve luke, te dodatne uvjete propisane za luke posebne namjene otvorene za domaći promet kao i one otvorene za međunarodni promet.<sup>6</sup> Pored toga, nautičke luke kao luke posebne namjene moraju ispuniti i uvjete propisane posebnim propisima. Tu prvenstveno ističemo odredbe ZPDML-a kojima se propisuje red na pomorskom dobru kao i odredbe PZ-a koje se odnose na sigurnost plovidbe i sprječavanje onečišćenja mora (v. *infra* toč. 5.).<sup>7</sup>

Vrste luka nautičkog turizma prema vrsti objekata i usluga određene su posebnim propisom kojim se regulira kategorizacija luka nautičkog turizma – Pravilnikom o razvrstaju i kategorizaciji luka nautičkog turizma. Prema čl. 1. navedenog Pravilnika, luka nautičkog turizma je poslovno funkcionalna cjelina u kojoj pravna ili fizička osoba posluje i pruža turističke usluge u nautičkom turizmu te druge usluge u funkciji turističke potrošnje (trgovačke, ugostiteljske i dr.). Razvrstavaju

---

5 Uredba o razvrstaju luka otvorenih za javni promet i luka posebne namjene, Narodne novine br. 110/2004. Luke nautičkog turizma kao luke posebne namjene razvrstavaju se i prema veličini i značaju za Republiku Hrvatsku pa mogu biti luke od značaja za RH (luke koje imaju kapacitet 200 vezova u moru i veći) i luke od županijskog značaja (luke koje imaju kapacitet do 200 vezova u moru). Za razliku od luka otvorenih za javni promet ZPDML, kao i Uredba o razvrstaju luka, ne poznaju luke posebne namjene lokalnog značaja.

6 Uredba o razvrstaju luka otvorenih za javni promet i luka posebne namjene, v. čl. 3. Uredbe (temeljni uvjeti za sve luke) te dodatne uvjete iz čl. 7. za luke posebne namjene otvorene za međunarodni promet i čl. 9. za luke posebne namjene otvorene za domaći promet.

7 Pomorski zakonik, Dio III, Glava III. PZ-a – Luke i ostali dijelovi unutarnjih morskih voda, čl. 56. – 60. Isto tako, čl. 86. – 93. ZPDML-a.

se u sljedeće vrste: sidrište, odlagalište plovnih objekata, suha marina i marina. *Sidrište* je dio morskog ili vodenog prostora podobnog za sidrenje plovnih objekata opremljeno napravama za sigurno sidrenje. *Odlagalište plovnih objekata* je dio kopna ograđen i uređen za pružanje usluga odlaganja plovnih objekata na suhom te pružanje usluga transporta, spuštanja u vodu i dizanja iz vode plovnog objekta. U navedenoj vrsti ne mogu boraviti turisti i ne može se obavljati priprema plovnog objekta za plovidbu. *Suha marina* je dio kopna ograđen i uređen za pružanje usluge skladištenja plovnih objekata na suhom te pružanje usluge transporta, spuštanja u vodu i dizanja iz vode plovnog objekta. U navedenoj vrsti mogu boraviti turisti i može se obavljati priprema plovnog objekta za plovidbu te se mogu pružati usluge pića i prehrane. I na kraju, najprepoznatljivija luka nautičkog turizma – *marina* definira se kao dio vodenog prostora i obale izgrađen i uređen za pružanje usluge veza, smještaja turista u plovnim objektima te ostalih usluga sukladno Pravilniku. Na temelju navedene podjele možemo uočiti da se u marinama, za razliku od ostalih luka nautičkog turizma (sidrišta i odlagališta plovnih objekata), uz pružanje usluge veza i čuvanja plovnih objekata, pružaju i druge uobičajene usluge turistima nautičarima (ugostiteljske, smještajne, trgovačke i dr.). Isto tako, dvojbeno je mogu li se sidrišta i odlagališta plovnih objekata pa i suhe marine podvesti pod pravni pojam morske luke.<sup>8</sup> U tom pravcu, novi ZPUT razlikuje marine kao luke nautičkog turizma od drugih objekata koji služe za pružanje usluga veza i smještaja plovnih objekata. Naime, u čl. 86. ZPUT navodi da se nautičke usluge pružaju u lukama nautičkog turizma – marinama i drugim objektima za pružanje usluga veza i smještaja plovnih objekata – nautičkom sidrištu, suhoj marini, odlagalištu plovila te plovnim objektima. Za usporedbu, ZPUT iz 2007. u čl. 46. navodio je da se nautičke usluge pružaju u lukama nautičkog turizma i plovnim objektima.<sup>9</sup> S obzirom na navedeno, a imajući u vidu i obim djelatnosti koje se u njima obavljaju, kao i mogućnost boravka korisnika i trećih, izvanugovorna odgovornost luke nautičkog turizma, prvenstveno uključuje odgovornost marine. Nadalje, čl. 11. Pravilnika propisuje da luka nautičkog turizma mora biti uređena i opremljena tako da omogućava nesmetano i sigurno kretanje turista i osoblja, nesmetan prijevoz i prijenos stvari te odgovarajuće čuvanje robe, hrane i pića. Isto tako, uređaji i oprema u luci nautičkog turizma

8 Definicija luke iz čl. 5. st. 1. toč. 45. PZ-a: Luka je morski i s morem neposredno povezani kopneni prostor s izgrađenim i neizgrađenim obalama, lukobranima, uređajima, postrojenjima i drugim objektima namijenjenim za pristajanje, sidrenje i zaštitu brodova, jahti i brodica, ukrcaj i iskrcaj putnika i robe, uskladištenje i drugo manipuliranje robom, proizvodnju, oplemenjivanje i doradu robe te ostale gospodarske djelatnosti koje su s tim djelatnostima u međusobnoj ekonomskoj, prometnoj i tehnološkoj svezi.

9 Zakon o pružanju usluga u turizmu, Narodne novine br. 68/2007, 88/2010, 30/2014, 89/2014, 152/2014.

trebaju biti stalno u funkcionalnom stanju i bez oštećenja te luka treba ispunjavati uvjete glede infrastrukture i prihvata otpada. Pravilnik sadrži posebne priloge s dodatnim uvjetima za svaku luku nautičkog turizma.<sup>10</sup>

### 3. OSNIVANJE LUKE NAUTIČKOG TURIZMA

S obzirom na to da luke, pa tako i luke nautičkog turizma, imaju status pomorskog dobra do njihova osnivanja i korištenja može doći isključivo dodjelom koncesije. Materija koncesija na pomorskom dobru, uz ZPDML i Uredbu o postupku davanja koncesije na pomorskom dobru, uređena je i općim Zakonom o koncesijama.<sup>11</sup> Svrha ZOK-a donesenog nakon ZPDML-a bila je pružiti opći zakonodavni okvir u materiji koncesija, dok su se posebnosti koncesioniranja određenih dobara, usluga ili djelatnosti trebale urediti posebnim zakonima. Problem je nastao jer se ZPDML, kao poseban zakon koji, *inter alia*, uređuje pitanje koncesija na pomorskom dobru, iako je trebao, nije uskladio sa ZOK-om, što u praksi dovodi do dvojbi glede njihova odnosa i primjene.<sup>12</sup> ZPDML definira koncesiju kao pravo kojim se dio pomorskog dobra djelomično ili u potpunosti isključuje iz opće upotrebe i daje na posebnu upotrebu ili gospodarsko korištenje fizičkim i pravnim osobama sukladno prostornim planovima.<sup>13</sup> Na osnovi odluke o koncesiji davatelj koncesije i ovlaštenik koncesije sklapaju ugovor o koncesiji. Nakon sklapanja ugovora proizlaze prava i obveze iz koncesije. Ugovorom o koncesiji, u skladu s odlukom o koncesiji, uređuje se namjena za koju se daje koncesija, uvjeti koje u tijeku trajanja koncesije mora poštivati ovlaštenik koncesije, visina i način plaćanja naknade za koncesiju, jamstva ovlaštenika koncesije kao i druga prava i obveze davatelja i ovlaštenika koncesije.

<sup>10</sup> Čl. 11. i 12. Pravilnika.

<sup>11</sup> Uredba o postupku davanja koncesije na pomorskom dobru, Narodne novine br. 23/2004, 101/2004, 39/2006, 63/2008, 125/2010, 102/2011, 83/2012, 10/2017. Zakon o koncesijama, Narodne novine br. 69/2017 (u nastavku: ZOK).

<sup>12</sup> Važeći ZPDML temelji se na odredbama Zakona o koncesijama iz 1992. godine i nije se usklađivao s kasnije donesenim Zakonima o koncesijama iz 2008., 2012. i 2017. Opširnije o odnosu između ZPDML-a i ZOK-a v. Tuhtan, Grgić, I.; Bulum, B., Problem valorizacije zakonitih ulaganja u lukama nautičkog turizma u Republici Hrvatskoj, *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, vol. 57, br. 172, 2018., str. 301. Isto tako, Staničić, F.; Bogović, M., Koncesije na pomorskom dobru – odnos Zakona o koncesijama i Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama, *Pravni vjesnik*, vol. 33., br. 1, 2017., str. 73-103.

<sup>13</sup> Čl. 2. st. 1. toč. 5. ZPDML-a. Za usporedbu, ZOK iz 2017. definira koncesiju kao pravo koje se stječe ugovorom (upravni ugovor), a prema vrsti razlikuje koncesiju za gospodarsko korištenje općeg ili drugog dobra, koncesiju za radove te koncesiju za usluge. Za sva pitanja iz ugovora o koncesiji koja nisu uređena ZOK-om supsidijarno se primjenjuju odredbe zakona kojima se uređuju opći upravni postupak, opći obvezni odnosi i porezi, što naglašava upravnopravno obilježje ugovora o koncesiji (čl. 56. ZOK-a).

ZPDML ne sadrži definiciju davatelja kao ni ovlaštenika koncesije<sup>14</sup> no, iz ostalih odredbi vezanih za institut koncesije može se zaključiti da je davatelj koncesije za luku nautičkog turizma Vlada RH ili županijska skupština, ovisno o njezinom kapacitetu i značaju za RH. Ovlaštenik koncesije za luku nautičkog turizma je fizička osoba registrirana za obavljanje obrta ili pravna osoba kojoj se daje koncesija za gospodarsko korištenje pomorskog dobra.<sup>15</sup>

#### 4. DJELATNOSTI I USLUGE LUKE NAUTIČKOG TURIZMA

Nakon sklapanja ugovora o koncesiji ovlaštenik koncesije ima pravnu osnovu za korištenje područja u koncesijskom obuhvatu, i to isključivo prema namjeni navedenoj u odluci, odnosno ugovoru o koncesiji. Ako je, primjerice, koncesija dana za gradnju i korištenje luke nautičkog turizma, a to znači za pružanje usluga u nautičkom turizmu, onda se u toj luci ne može obavljati iskrcaj tereta. U lukama nautičkog turizma obavljaju se, odnosno pružaju turističke usluge u nautičkom turizmu, kao i druge usluge u funkciji turističke potrošnje. Prema ZPUT-u turističke usluge u nautičkom turizmu su:

1. usluge korištenja veza, prihvat i smještaj plovnih objekata s turistima – nautičarima ili bez turista – nautičara koji borave na njima
2. usluge čartera – usluge korištenja plovnih objekata s posadom ili bez posade, s pružanjem ili bez pružanja usluge smještaja i/ili prehrane, radi odmora, rekreacije i krstarenja nautičara
3. organiziranje putovanja u paket-aranžmanu ili izleta na plovnim objektima nautičkog turizma

---

<sup>14</sup> Za razliku od ZPDML-a, prema ZOK-u *davatelj koncesije* je tijelo javne vlasti, odnosno pravna osoba koja je u skladu sa ZOK-om i posebnim zakonima nadležna za davanje koncesije, dok je *koncesionar* gospodarski subjekt s kojim je davatelj koncesije sklopio ugovor o koncesiji, a to je fizička ili pravna osoba ili zajednica tih osoba koja na tržištu nudi izvođenje radova i/ili posla, isporuku robe ili pružanje usluga (čl. 5. st. 1. toč. 1., 2. i 3. ZOK-a).

<sup>15</sup> Kada koncesija za gospodarsko korištenje pomorskog dobra obuhvaća korištenje ili gradnju građevina od važnosti za Republiku Hrvatsku (u slučaju 200 ili više vezova prema Uredbi o razvrstaju luka otvorenih za javni promet i luka posebne namjene) tada odluku o koncesiji donosi Vlada RH na rok do 50 godina, a županijska skupština donosi odluku o koncesiji za gospodarsko korištenje pomorskog dobra te za korištenje ili gradnju građevina od važnosti za županiju na rok do najviše 20 godina. Članak 20. st. 4. predviđa mogućnost da Vlada Republike Hrvatske da koncesiju dulju od 50 godina uz suglasnost Hrvatskog sabora kada se radi o gradnji građevina od važnosti za Republiku Hrvatsku koja zahtijeva velika ulaganja, te se ukupni gospodarski učinci ne mogu ostvariti u roku 50 godina. Prema tome, odluku o koncesiji za luku nautičkog turizma do 200 vezova, kojom koncesionar dobiva pravo izgradnje i gospodarskog korištenja luke posebne namjene, tj. luke nautičkog turizma, trebala bi donijeti županijska skupština. Međutim, prema stavku 7. čl. 20. ZPDML-a Vlada Republike Hrvatske iznimno može odlučiti o raspisivanju ponuda i davanju koncesije na pomorskom dobru ako je određeni projekt u interesu RH ili ako to ocijeni opravdanim.

4. prihvat, čuvanje i održavanje plovnih objekata na vezu u moru i na suhom vezu

5. uređenje i pripremanje plovnih objekata

6. druge usluge za potrebe turista.<sup>16</sup>

ZPUT obvezuje sve fizičke i pravne osobe koje pružaju turističke usluge, *inter alia*, marine i druge objekte nautičkog turizma, da ishode rješenje o ispunjavanju svih uvjeta koje propisuje Zakon, ali i druge uvjete propisane posebnim propisima.<sup>17</sup> Nadalje, za svaku obavljenju uslugu dužne su izdati račun sukladno posebnim propisima kojima se uređuje izdavanje i čuvanje računa te omogućiti korisnicima podnošenje prigovora.<sup>18</sup> Međutim, novi ZPUT iz 2017. ne sadrži odredbu o standardu pažnje pri pružanju usluga koju je sadržavao ZPUT iz 2007., a koja je pružatelje usluga obvezivala na postupanje s povećanom pažnjom, prema pravilima struke i običajima, dakle, pažnjom dobrog stručnjaka.<sup>19</sup> Iako se navedeni standard pažnje traži primjenom opće obveze svakog sudionika obveznog odnosa propisane ZOO-om, mišljenja sam da je navedena obveza trebala ostati propisana i ZPUT-om te biti jasan zahtjev postupanja.

Glavna djelatnost luke nautičkog turizma je usluga veza (tranzitni i stalni), a osim toga luke nautičkog turizma, osobito marine, često pružaju i povezane usluge, poput održavanja, servisiranja, pripremanja plovila za zimovanje odnosno za plovidbu, podizanja plovila na suhi vez, odnosno spuštanja u more, čišćenja, pranja, nadziranja plovila na vezu i slično. Sporedne djelatnosti, kao što su, na primjer, usluge čartera, ugostiteljska djelatnost, smještaj turista, trgovina, opskrba gorivom i sl., u marinama često obavljaju druge pravne i fizičke osobe, i to, prema važećim propisima, putem potkoncesije ili podugovora s koncesionarom marine.

Tako u skladu s čl. 68. st. 1. ZOK-a, za vrijeme trajanja ugovora o koncesiji koncesionar može s trećim osobama sklopiti podugovor ili potkoncesiju radi izvođenja određenih radova ili pružanja pojedinih usluga iz ugovora o koncesiji u manjem opsegu ili obavljanja sporednih djelatnosti. Sporedna djelatnost je svaka djelatnost koja nije djelatnost predmeta koncesije, ali je s njom povezana tako što služi njezinom obavljanju ili je potrebna za njezino uspješno izvršenje.<sup>20</sup> Prema ZOK-u ugovor o potkoncesiji sklapa se kada iz objektivno opravdanih razloga

---

<sup>16</sup> Čl. 85. ZPUT-a.

<sup>17</sup> Čl. 87. ZPUT-a. Rješenje se može izdati ovlašteniku koncesije za marinu ili drugi objekt za pružanje usluga veza i smještaja plovnih objekata nautičkog turizma, ako je potrebno, prema propisima kojima se uređuju koncesije na pomorskom dobru (čl. 87. st. 4.).

<sup>18</sup> V. čl. 6. ZPUT-a iz 2017.

<sup>19</sup> V. čl. 4. st. 1. toč. 3. ZPUT-a iz 2007.

<sup>20</sup> Čl. 5. toč. 26. ZOK-a.

nije moguće sklopiti podugovor, odnosno kada je pravni status nekretnine koja je predmet koncesije takav da nije sposobna biti objektom stvarnih prava. Mogućnost sklapanja ugovora o potkoncesiji mora biti predviđena u studiji opravdanosti davanja koncesije, dokumentaciji za nadmetanje, obavijesti o namjeri davanja koncesije te u ugovoru o koncesiji (čl. 68. st. 2. ZOK-a). Isto tako, treba naglasiti da svrha sklapanja podugovora ili potkoncesije ne smije biti izbjegavanje izvršenja ugovornih obveza koncesionara.

Prema ZPDML-u koncesionar koji je dobio koncesiju za gospodarsko korištenje pomorskog dobra može sporedne djelatnosti manjeg opsega dati na obavljanje drugim pravnim i fizičkim osobama u svrhu boljeg iskorištavanja pomorskog dobra.<sup>21</sup> ZPDML obvezuje koncesionara da za ovaj oblik raspolaganja pomorskim dobrom pribavi suglasnost davatelja koncesije. Po svom sadržaju ovaj pravni posao u biti predstavlja potkoncesiju kako ju definira ZOK. U čl. 36. ZPDML-a otvorena je mogućnost da koncesionar na treću osobu prenese cijelu ili dio koncesije, u opsegu u kojem ju je stekao, uz uvjet da za taj prijenos pribavi suglasnost davatelja koncesije. Ovlaštenik koncesije može dio koncesije dati u potkoncesiju pravnoj osobi ili fizičkoj osobi registriranoj za obavljanje obrta, ako iz organizacijsko-tehnoloških, financijskih ili drugih opravdanih razloga više ne može u cijelosti koristiti koncesiju i izvršavati obveze i prava iz ugovora o koncesiji, odnosno ako smatra da bi obavljanje djelatnosti za koju je dobio koncesiju bilo učinkovitije davanjem dijela u potkoncesiju (na primjer benzinska postaja u marini).<sup>22</sup> Ugovor koji se sklapa između luka nautičkog turizma i drugih pružatelja usluga na području luke nautičkog turizma (marine) u praksi se najčešće naziva *Ugovor o poslovno-tehničkoj suradnji*.<sup>23</sup> Navedenim se ugovorom luka nautičkog turizma, kao koncesionar pomorskog dobra, obvezuje drugoj pravnoj ili fizičkoj osobi koja obavlja sporedne djelatnosti na koncesioniranom području dati na korištenje odgovarajući dio poslovnog prostora unutar lučkog područja radi obavljanja svoje djelatnosti na određeno vrijeme i na određenoj površini koja je točno specificirana ugovorom.<sup>24</sup> Korisnici poslovnih prostorija ovlašteni su unijeti unutra potrebnu opremu za obavljanje svoje djelatnosti uz obvezu održavanja prostora urednim i da ne nagrđuje izgled luke nautičkog turizma. Marina zadržava pravo raskida ugovora ako korisnik bez suglasnosti marine pristupi radovima preinake prostora

21 Čl. 26. ZPDML-a.

22 Čl. 6. Uredbe o postupku davanja koncesije na pomorskom dobru, Narodne novine br. 23/2004.

23 Posebno o odnosu luke nautičkog turizma i čarter tvrtki v. Pijaca, M., Pravni odnosi između marine i čarter kompanije u svezi s ugovorom o vezu – prikaz hrvatske i komparativne poslovne prakse, *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, vol. 57, br. 172, 2018., str. 263.

24 *Ibid.*, str. 271.

kojima se mijenja raspored, površina i ostale karakteristike prostora. Ugovorom je također propisana i odgovornost korisnika poslovnog prostora za svu štetu koja može nastati u marini ili trećim osobama, a šteta proizlazi iz djelatnosti koja se obavlja ili je u vezi s predmetnim poslovnim prostorom. Korisnici ne smiju koristiti prostor ni u koje druge svrhe, odnosno za obavljanje drugih djelatnosti koje nisu navedene u ugovoru, te nemaju pravo ustupanja prava iz ugovora na neku drugu fizičku ili pravnu osobu.

Sudjelovanje potkoncesionara ili podugovaratelja ne utječe na odgovornost koncesionara za provedbu ugovora o koncesiji. Međutim, u pogledu odgovornosti prema trećima, potkoncesionari ili podugovaratelji bit će odgovorne osobe za štete koje su nastale kao posljedica obavljanja djelatnosti, radova ili usluga koje oni obavljaju na temelju ugovora o potkoncesiji ili ugovora o poslovno tehničkoj suradnji. Može se postaviti pitanje može li marina ili druga luka nautičkog turizma biti solidarno odgovorna s podugovarateljem ili potkoncesionarom? Solidarnost na strani dužnika (tzv. pasivna solidarnost) treba biti zakonski propisana ili ugovorena. Marine najčešće u ugovore o poslovnoj suradnji (ili ugovore o potkoncesiji) unose klauzule kojima se odgovornost za štete prema trećima isključivo nameće podugovarateljima ili potkoncesionarima i ne preuzimaju solidarnu odgovornost.

Konačno, jedan dio usluga na području luke nautičkog turizma obavljaju fizičke i pravne osobe koje inače ne posluju na području marine, već njihove usluge traže vlasnici plovila. To su najčešće specijalizirani tehnički servisi koji za rad na području marine ili druge luke nautičkog turizma dobivaju posebnu, dnevnu dozvolu, odnosno suglasnost kapetana marine. Svi radovi na održavanju ili čišćenju plovila smiju se izvoditi isključivo na označenom dijelu platoa marine, odnosno unutar servisne zone. Za takve slučajeve uobičajeni uvjeti ugovora o vezu između koncesionara marine i vlasnika odnosno korisnika plovila, kao korisnika veza predviđaju da je za štetu koja može nastati na imovini marine ili trećih osoba kao i za štetu zbog onečišćenja mora, odgovoran korisnik veza po čijem nalogu su izvođeni radovi na plovilu tijekom kojih je prouzročena šteta.<sup>25</sup> Kako ugovor obvezuje samo ugovorne strane, u odnosu prema trećima bi, uz korisnika veza po čijem nalogu se izvodilo radove, za štetu izvanugovorno odgovarao izvođač radova kao štetnik. Kod štete većih razmjera koja doseže izvan područja marine ili pogađa osobe izvan marine, moguće je zamisliti da i sam koncesionar marine

---

25 Petrinović, R.; Mandić, N.; Milošević Pujo, B., Standardi sigurnosti plovidbe u lukama nautičkog turizma (marinama) s posebnim osvrtom na održavanje reda u luci, *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, vol. 57, br. 172, 2018., str. 195.

bude pozvan na odgovornost, premda je štetu izravno prouzročio neovisni izvođač radova. Naravno, pritom treba primijeniti opća pravila o odgovornosti za izvanugovornu štetu iz ZOO-a. Koncesionar marine bi se pritom mogao braniti argumentom da štetu nije skrivio, odnosno da je štetu u cijelosti prouzročio izvođač radova koji je radio po nalogu vlasnika odnosno korisnika plovila. U konkretnom slučaju moglo bi se utvrđivati da je nastanku štete ipak doprinijela i krivnja koncesionara, jer, primjerice, koncesionar nije ispunjavao sve propisane tehničke standarde i uvjete za sigurno obavljanje radova na plovilima u okviru marine.

## 5. RED U LUKAMA NAUTIČKOG TURIZMA

Na području marine i drugih luka nautičkog turizma odvija se niz djelatnosti te se pružaju razne nautičke, turističke i druge usluge. S aspekta utvrđivanja odgovornosti luke nautičkog turizma vrlo je važno da se koncesionari luke nautičkog turizma, ali i sve druge fizičke ili pravne osobe koje koriste luku, pridržavaju propisanog reda u lukama. Odredba čl. 84. st. 1. ZPDML-a propisuje obvezu ovlaštenika koncesije da donese pravilnik o redu u luci, kojim određuje namjenu pojedinog dijela luke i način odvijanja prometa u luci, a koji potvrđuje nadležna lučka kapetanija. Pravilnik o redu u luci primjenjuje se na cijelom kopnenom i morskom prostoru luke nautičkog turizma, a sukladno ugovoru o koncesiji na pomorskom dobru u svrhu izgradnje i korištenja te luke. PZ u čl. 56. st. 1. i 2. propisuje da luke moraju udovoljavati odgovarajućim standardima sigurnosti plovidbe, sigurnosne zaštite i zaštite od onečišćenja, što je detaljnije regulirano Pravilnikom o uvjetima i načinu održavanja reda u lukama i na ostalim dijelovima unutarnjih morskih voda i teritorijalnog mora RH. Tijelo koje upravlja lukom provodi red u luci i dužno je posebnim aktom koji odobrava nadležna lučka kapetanija propisati pravila o redu u luci. Taj se akt mora javno objaviti.<sup>26</sup> Pravilnikom o redu u luci mora se, *inter alia*, propisati namjena pojedinog dijela luke, postupak javljanja, načini uplovljavanja, pristajanja, vezivanja, premještanja, sidrenja i isplavljanja pomorskih objekata i način kontrole nad obavljanjem tih radnji.<sup>27</sup> Nadalje, moraju se propisati pravila za korisnike (kućni red, plan prihvata i prikupljanja otpada, tehničke usluge).

---

26 Čl. 3. st. 2., 3. i 4. Pravilnika o uvjetima i načinu održavanja reda u lukama i na ostalim dijelovima unutarnjih morskih voda i teritorijalnog mora Republike Hrvatske.

27 Detaljnije o održavanju reda u luci, v. Petrinović *et al.*, *op. cit.*, str. 177-204.



## 6. IZVANUGOVORNA ODGOVORNOSTI LUKE NAUČKOG TURIZMA

### 6.1. Odgovorna osoba i temelj odgovornosti

Uvodno smo istaknuli da izvanugovorna odgovornost luke nautičkog turizma obuhvaća odgovornost prema trećima, i to za štete u slučaju njihove smrti, ozljede ili oštećenja zdravlja, za štete na njihovoj imovini te štete zbog onečišćenja nastale na morskom i kopnenom području marine. Odgovornost ovlaštenika koncesije luke nautičkog turizma se podrazumijeva, a kako smo već naveli, to može biti fizička ili pravna osoba koja temeljem dodijeljene koncesije posluje i obavlja turističke usluge u nautičkom turizmu te druge usluge u funkciji nautičke i turističke potrošnje. U praksi, ovlaštenik koncesije za marinu ili drugu luku nautičkog turizma najčešće je trgovačko društvo pa govorimo prvenstveno o odgovornosti pravne osobe.<sup>28</sup> Uz koncesionare, kao potencijalno odgovorne osobe mogu se javiti podugovaratelji ili potkoncesionari (prvenstveno će to biti pravne osobe, ali mogu biti i fizičke) za štete koje nastanu kao posljedica djelatnosti koju oni obavljaju temeljem instituta potkoncesije ili podugovora.

Koncesionar luke nautičkog turizma, jednako kao i potkoncesionar ili podugovaratelj odgovarat će za štetu trećim osobama koju prouzroče njihovi zaposlenici u radu ili u svezi s radom. Šteta počinjena u radu je šteta nastala kao posljedica obavljanja poslova i zadataka u okviru zaposlenikova radnog mjesta ili po posebnom nalogu, a šteta u svezi s radom je svaka šteta prouzročena u obavljanju poslova koji su u uskoj vezi s poslovima koje zaposlenik obavlja u okviru svog radnog mjesta.<sup>29</sup>

Jedna od osnovnih pretpostavki odgovornosti luke nautičkog turizma jest počinjenje štetne radnje. Štetna radnja označava svaki čin ili propust (samo ljudska radnja) koji uzrokuje štetu na strani treće osobe kao oštećenika te koji ima za posljedicu nastanak odgovornosti za štetu. Štetnu radnju na osnovu koje nastaje odnos odgovornosti za štetu nazivamo građanski delikt. Razlikujemo ga u odnosu na kazneni delikt koji ima za posljedicu kaznenopravnu ili prekršajnu odgovornost. Tako će propust koncesionara luke nautičkog turizma da luku opremi sukladno odgovarajućoj vrsti i kategorizaciji ili propisanim uvjetima za luke posebne namjene predstavljati prekršaj, tj. imat će za posljedicu prekršajnu odgovornost luke. Ako tim propustom nije prouzročena nikakva šteta, ne postoji ni deliktna odgovornost luke, ni obveza naknade štete. Međutim, ako je šteta

---

<sup>28</sup> Čl. 1062. st. 2. ZOO-a.

<sup>29</sup> Čl. 1061. ZOO-a.

uslijed tog propusta nastala, onda će štetna radnja, tj. propust imati za posljedicu i prekršajnu odgovornost, ali i građanskopravnu obvezu naknade štete. U nekim slučajevima doći će do obveze naknade štete, iako radnja ili propust koji su proizročili štetu ne predstavljaju prekršaj ili kazneno djelo. Na primjer, djelatnik marine ili druge luke nautičkog turizma nepažnjom učini propust koji uzrokuje štetu na imovini treće osobe ili onečisti more. Zbog navedenog, vrlo je važno da pri obavljanju svoje djelatnosti luka nautičkog turizma (uprava luke, kao i njezini zaposlenici i djelatnici) poštuje sve propisane uvjete i standarde.

U nedostatku posebnih propisa, odgovornost luke nautičkog turizma procjenjuje se primjenom općih pravila odštetnog prava iz ZOO-a. Već sam istaknula da se pomorskopravni propisi primjenjuju isključivo na štetu koju jahta ili brodica kao plovni objekt počini osobama u moru, imovini ili morskom okolišu. Pritom treba voditi računa da luka nautičkog turizma neće moći ostvariti odštetni zahtjev prema vlasniku ili korisniku jahte ili brodice za štete na lučkoj imovini ili štetu zbog onečišćenja mora ako vlasnik plovila uspije dokazati da je šteta nastala kao posljedica krivnje tijela koje upravlja lukom.<sup>30</sup> U tom slučaju luka će sama snositi sav teret štetnih posljedica koje je pretrpjela, a može biti odgovorna i trećima.

#### 6.1.1. Subjektivna odgovornost

Uz pitanje odgovorne osobe sljedeće pitanje koje se nameće u postupku utvrđivanja odgovornosti luke nautičkog turizma je pravni temelj te odgovornosti, odnosno pitanje odgovara li luka na osnovu subjektivne (kulpozne) ili objektivne (kauzalne) odgovornosti za štetu. ZOO propisuje subjektivnu odgovornost kao pravilo, a objektivnu odgovornost kao izuzetak. U čl. 1054. st. 1. ZOO-a navodi se: „Tko drugome prouzroči štetu, dužan je naknaditi je ako ne dokaže da je šteta nastala bez njegove krivnje.” Dakle, radi se o odgovornosti na temelju presumirane (pretpostavljene) krivnje. Primjenom pravila o presumiranoj krivnji, u pravilu se luka nautičkog turizma smatra odgovornom za štetu trećim osobama koja je nastala u svezi s njezinom djelatnošću, osim ako ne dokaže da štetu nije skrivila, odnosno da je postupala s dužnom pažnjom. Je li se u konkretnom slučaju poštovala pažnja koja se zahtijeva u ispunjenju obveze, od značaja je za odgovornost luke nautičkog turizma kao štetnika. Treba podsjetiti da je standard dužne pažnje bio definiran u starom ZPUT-u iz 2007. i podrazumijevao je pažnju dobrog stručnjaka. Međutim, novi ZPUT iz 2017. više ne propisuje navedeni standard, pa zakonsku definiciju dužne pažnje valja potražiti u općim odredbama čl. 10.

---

<sup>30</sup> V. čl. 812. PZ-a.

ZOO-a koje govore o ponašanju u ispunjavanju obveza i ostvarivanju prava. Prema odredbi stavka 1. i 2. čl. 10. ZOO-a, sudionik u obveznom odnosu dužan je u ispunjavanju obveza postupati s pažnjom koja se u pravnom prometu zahtijeva u odgovarajućim obveznim odnosima (pažnja dobrog gospodarstvenika, pažnja dobrog domaćina), a u ispunjavanju obveza iz svoje profesionalne djelatnosti postupati s povećanom pažnjom, prema pravilima struke i običajima (pažnja dobrog stručnjaka).

Standard *dobrog gospodarstvenika* traži se kada je sudionik obveznog odnosa gospodarstvenik (pravna ili fizička osoba) čiji je predmet poslovanja određena gospodarska djelatnost. Dobar je gospodarstvenik zamišljena osoba, kao subjekt trgovačkog prava, čija pažnja služi kao egzaktno mjerilo za uredno ispunjavanje obveza koje se u prometu zahtijevaju. *Pažnja dobrog stručnjaka* zahtijeva se od fizičke i od pravne osobe koja se profesionalno bavi određenom djelatnošću. Od takve osobe *očekuje se pažnja veća od pažnje dobrog gospodarstvenika odnosno domaćina*. Stupanj takve povećane pažnje određuje se prema pravilima struke i poslovnim običajima stvorenima pri obavljanju određene djelatnosti.<sup>31</sup>

Pažnja dobrog gospodarstvenika (dobrog domaćina) i dobrog stručnjaka ne može se odrediti jednom općom ni pojedinačnom definicijom jer ona ovisi o vrsti ugovora, o činjeničnom stanju, pravilima struke i o poslovnim običajima, što je u svakom konkretnom slučaju faktično pitanje koje utvrđuje sud, uzimajući u obzir sve relevantne okolnosti. Nakon što je ZPUT iz 2017. ukinuo zahtjev pažnje dobrog stručnjaka za pružatelje usluga u nautičkom turizmu, nameće se pitanje hoće li luka nautičkog turizma dokazujući da je šteta nastala bez njene krivnje trebati dokazati da je uložila pažnju dobrog gospodarstvenika ili pažnju dobrog stručnjaka. Pri odluci treba svakako uzeti u obzir da osnovna djelatnost luke nautičkog turizma – usluga veza – predstavlja nedvojbeno profesionalnu djelatnost. U tom pravcu ide i prijedlog izmjena i dopuna PZ-a iz 2018. kojim se posebno regulira ugovor o vezu i propisuje da je pružatelj usluge veza dužan pažnjom dobrog stručnjaka brinuti o tome da je vez koji se daje na uporabu ispravan i siguran u tehničkom smislu.<sup>32</sup>

---

31 Pavlović, M., Dužna pažnja sudionika u ispunjavanju obveza, *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu*, vol. 51, br. 3, 2014., str. 598.

32 Čl. 206. Konačnog prijedloga zakona o izmjenama i dopunama PZ-a (čl. 673.l PZ-a), prosinac 2018. Isto tako, v. Skorupan Wolff, V.; Padovan, A. V., Ugovor o vezu *de lege ferenda*, Barbić, J. (ur.), *Pravni okvir za luke nautičkog turizma*, knjiga 42, Nakladnički niz: *Modernizacija prava*, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 2018., str. 41-93.

### 6.1.2. Objektivna (kauzalna) odgovornost

Bez obzira na krivnju, odnosno već stoga što postoji uzročna veza između štetne radnje i štete, odgovara se za štetu od stvari ili djelatnosti od kojih potječe povećana opasnost štete za okolinu (čl. 1045. st. 3. ZOO-a) te u onim slučajevima kada je to zakonom propisano (čl. 1045. st. 4. ZOO-a). Odgovornost za štetu od opasne stvari i opasne djelatnosti uređena je odredbama čl. 1063. – 1067. ZOO-a. U tim odredbama nije, međutim, pobliže određeno što se smatra opasnom stvari odnosno koje se djelatnosti smatraju opasnim. Radi se o pojmovima koji su fleksibilni i koji sudskoj praksi ostavljaju prostora da u svakom konkretnom slučaju, ovisno o konkretnim okolnostima nastanka štete, ocijeni je li određena stvar ili određena djelatnost opasna. Jedina zakonska smjernica pritom je kriterij „povećane opasnosti štete za okolinu“. Takvo zakonsko rješenje pokazalo se kao „siva zona“ odgovornosti unutar koje ostaje nejasno na kojem će se temelju prosuđivati odgovornost za konkretnu štetu.<sup>33</sup> Hoće li se pojedine stvari, tj. oprema ili uređaji u lukama nautičkog turizma (na primjer, dizalice, navozi) smatrati opasnim ili će se, pak, pojedine djelatnosti smatrati opasnim (dizanje i spuštanje plovila, opskrba goriva) prosuđivati će se zasebno u svakom pojedinačnom slučaju.

Pitanje odgovorne osobe ovisit će o tome je li u konkretnom slučaju sud zauzeo stav da se radi o opasnoj stvari ili djelatnosti. Odredba čl. 1064. ZOO-a propisuje da za štetu od opasne stvari odgovara njezin vlasnik, a umjesto vlasnika i isto kao i vlasnik odgovara osoba kojoj je vlasnik povjerio stvar da se njome služi ili osoba koja je inače dužna da je nadgleda, a nije kod njega na radu (čl. 1066. st. 1. ZOO-a). Vlasnik će također odgovarati u slučaju kada je opasnu stvar povjerio osobi koja nije osposobljena ili nije ovlaštena njome rukovati (čl. 1066. st. 4. ZOO-a). Ako bi, dakle, sud u konkretnom slučaju ocijenio da je, na primjer, dizalica opasna stvar, a ona je u vlasništvu luke nautičkog turizma, onda će luka biti odgovorna za eventualnu štetu koju dizalica prouzroči. Ako je luka povjerila dizalicu na upravljanje trećoj osobi koja je osposobljena i ovlaštena njome upravljati, onda će ta osoba odgovarati kao i luka koja je vlasnik dizalice. Međutim, luka će biti odgovorna i u slučaju ako je povjerila upravljanje osobi koja nije osposobljena za upravljanje dizalicom. Ako je luka, na primjer, dizalicu povjerila trećoj osobi, a šteta je proizašla iz neke skrivene mane ili skrivenog svojstva stvari na koje luka kao vlasnik dizalice ovim osobama nije skrenula pozornost, za štetu će pored ovih osoba i solidarno s njima odgovarati luka kao vlasnik stvari (čl. 1066. st. 2. ZOO-a).

<sup>33</sup> Bukovac Puvača, M., „Sive zone“ izvanugovorne odgovornosti – područja moguće primjene pravila o odgovornosti na temelju krivnje i objektivne odgovornosti za štetu, *Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci*, vol. 30, br. 1, 2007., str. 221-243.

U pogledu odgovorne osobe za štete od opasne djelatnosti, odredba čl. 1064. ZOO-a propisuje da za takve štete odgovara osoba koja se takvom djelatnošću bavi ili kojoj je povjereno obavljanje opasne djelatnosti, odnosno osoba koja ima mogućnost kontrolirati rizik, dakle operator. Tako bi se djelatnost opskrbe goriva u lukama mogla smatrati opasnom djelatnošću jer uključuje rukovanje mineralnim uljima koja se smatraju opasnim i štetnim tvarima i mora se provoditi prema posebnim uvjetima propisanim za rukovanje opasnim i štetnim tvarima.<sup>34</sup>

Oslobođenje odgovornosti za štetu od opasne stvari ili opasne djelatnosti bilo bi moguće dokazivanjem da je šteta nastala kao posljedica onih okolnosti koje odredba čl. 1067. st. 1. i 2. ZOO-a propisuje kao egzoneracijske razloge: viša sila, isključiva radnja oštećenika i isključiva radnja treće osobe. Situacija u kojoj je oštećenik djelomično pridonio nastanku štete imat će za posljedicu djelomično oslobođenje odgovornosti, dok će djelomični doprinos nastanku štete od strane treće osobe imati za posljedicu postojanje solidarne odgovornosti vlasnika opasne stvari i operatera. U tom okviru egzoneracije, vrlo je važno da luka nautičkog turizma u svom pravilniku o redu u luci koji je obvezna donijeti jasno propiše pravila za obavljanje raznih tehničkih i servisnih usluga, posebice onih koje bi se svojim obilježjima mogle svrstati u opasne. Tako je, na primjer, pravilnicima o redu u većini marina navedeno da se rad dizalice, odnosno spuštanje ili dizanje plovila obavlja na operativnom prostoru marine koji je vidno obilježen i označen znakovima. Vlasnici i korisnici plovila, kao i treće osobe koji nisu ovlaštenici marine ne smiju pristupiti operativnom prostoru dizalice. Ako to unatoč zabrani učine i pretrpe neku ozljedu uslijed pada plovila s dizalice, marina ili druga luka neće odgovarati za moguću štetu.

## 7. ZAKLJUČNE NAPOMENE

Hrvatski zakonodavni okvir koji uređuje nautičku djelatnost ne sadrži poseban režim izvanugovorne odgovornosti luke nautičkog turizma. Specifična primjena općih pravila odštetnog prava na izvanugovornu odgovornost luke nautičkog turizma predstavlja veoma kompleksnu pravnu problematiku. Za koncesionara luke nautičkog turizma, ali i za sve druge pravne subjekte koji se kao podugovaratelji ili potkoncesionari mogu naći u ulozi odgovornih osoba, nema jednoznačnog odgovora na pitanje po kojem će pravnom temelju odgovarati u slučaju nastanka štete. U pravilu će to biti subjektivna odgovornost, a objektivna

---

<sup>34</sup> Čl. 112. Opskrba goriva u lukama, Pravilnik o rukovanju opasnim tvarima, uvjetima i načinu obavljanja prijevoza u pomorskom prometu, ukrcavanja i iskrcavanja opasnih tvari, rasutog i ostalog tereta u lukama, te načinu sprječavanja širenja isteklih ulja, Narodne novine br. 51/2005.

samo u slučaju kada sud određenu stvar ili djelatnost koja je prouzročila štetu kvalificira kao opasnu. Primjenom subjektivne odgovornosti luka nautičkog turizma smatra se odgovornom za štetu nastalu trećim osobama, a može se osloboditi odgovornosti ako dokaže da je pri obavljanju svoje djelatnosti ili usluge uložila dužnu pažnju. Novi ZPUT iz 2017. godine, za razliku od starog ZPUT-a, ne propisuje standard dužne pažnje pružatelja usluga u nautičkom turizmu pa se nameće pitanje mora li luka nautičkog turizma dokazati da je uložila pažnju dobrog gospodarstvenika ili dobrog stručnjaka. Odgovor će ovisiti o tome smatra li se neka djelatnost luke njezinom profesionalnom djelatnošću (kao na primjer usluga veza) ili gospodarskom. Ako pak govorimo o objektivnoj odgovornosti, luka nautičkog turizma smatra se odgovornom samom činjenicom nastanka štete koja je nastala kao posljedica obavljanja opasne djelatnosti ili, pak, potječe od opasne stvari. Prema postojećim zakonskim rješenjima, nedvojbeno bi se opasnom trebala smatrati djelatnost opskrbe gorivom. Sve ostale usluge i djelatnosti nautičkog turizma nigdje nisu izrijekom propisane kao opasne, jednako kao ni stvari kojima se luka služi, pa će se kvalifikacija opasne djelatnosti ili opasne stvari određivati u svakom pojedinačnom slučaju. Nadalje, bez obzira odgovara li luka nautičkog turizma prema trećima na temelju subjektivne ili objektivne odgovornosti, za procjenu njezine odgovornosti mjerilo će biti mnogobrojni propisani zahtjevi i standardi koje je dužna poštovati. Kako je nautička djelatnost po svojoj prirodi spoj turističke, pomorske i prometne djelatnosti, a nautičke luke kao luke posebne namjene imaju status pomorskog dobra, zakonodavni okvir čini čitav niz zakona i podzakonskih akata iz područja pomorstva i turizma.

S ciljem postizanja veće pravne sigurnosti, kako za luke nautičkog turizma kao nositelje imovinskopravne odgovornosti, tako i za korisnike njihovih usluga te sve ostale koji dolaze u doticaj s njihovim aktivnostima, unutar zakonodavnog okvira kojim se regulira djelatnost luka nautičkog turizma trebalo bi jasnije urediti mjerila i kriterije za procjenu njihove odgovornosti. Pritom ne treba zaboraviti da je pitanje izvanugovorne (kao i ugovorne) odgovornosti luke nautičkog turizma usko povezano s pitanjem osiguranja te odgovornosti. Marine i druge luke nautičkog turizma redovito osiguravaju svoju odgovornost jer su svjesne visokih rizika kojima su izložene tijekom obavljanja svoje djelatnosti. S druge strane, premda osiguranje odgovornosti luke nautičkog turizma prema važećim propisima nije obvezno, već dobrovoljno osiguranje,<sup>35</sup> istraživanje pokazuje da se u domaćoj praksi važeće osigurateljno pokriće građanskopravne odgovornosti koncesionara u pravilu predviđa kao bitan uvjet ugovora o koncesiji luke nautičkog

---

35 V. Padovan, A. V., Osiguranje odgovornosti luke nautičkog turizma, *Svijet osiguranja*, br. 7, 2013., str. 1-3.

turizma. Osiguranje, među ostalim, pridonosi podizanju kvalitete usluga u nautičkom turizmu, a time i prevenciji nastanka šteta, jer se valjanost osigurateljnog pokriva odgovornosti u pravilu vezuje za poštivanje i ispunjavanje standarda i zahtjeva propisanih za pojedinu djelatnost koja se osigurava. Tim više, u interesu je pravne sigurnosti svih zainteresiranih strana da standardi i zahtjevi koji se odnose na djelatnost luka nautičkog turizma budu jasno, sustavno i precizno uređeni.

## BIBLIOGRAFIJA

### Knjige

1. Klarić, P.; Vedriš, M., *Građansko pravo – Opći dio, Stvarno pravo, obvezno pravo i nasljedno pravo*, X. izdanje, Narodne novine, Zagreb, 2006.

### Članci

1. Bukovac Puvača, M., „Sive zone“ izvanugovorne odgovornosti – područja moguće primjene pravila o odgovornosti na temelju krivnje i objektivne odgovornosti za štetu, *Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci*, vol. 30, br. 1, 2007., str. 221-243.
2. Ćorić, D., Primjena odredbi Pomorskog zakonika o izvanugovornoj odgovornosti vlasnika broda i brodarara na jahte i brodice, *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, vol. 52, br. 172, 2013., str. 131-149.
3. Padovan, A. V., Odgovornost luka nautičkog turizma iz ugovora o vezu i osiguranje, *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, vol. 52, br. 167, 2013., str. 1-35.
4. Padovan, A. V., Osiguranje odgovornosti luka nautičkog turizma, *Svijet osiguranja*, br. 7, 2013., str. 1-3.
5. Pavlović, M., Dužna pažnja sudionika u ispunjavanju obveza, *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu*, vol. 51, br. 3, 2014., str. 575-600.
6. Petrinović, R.; Mandić, N.; Milošević Pujo, B., Standardi sigurnosti plovidbe u lukama nautičkog turizma (marinama) s posebnim osvrtom na održavanje reda u luci, *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, vol. 57, br. 172, 2018., str. 177-204.
7. Pijaca, M., Pravni odnosi između marine i charter kompanije u svezi s ugovorom o vezu – prikaz hrvatske i komparativne poslovne prakse, *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, vol. 57, br. 172, 2018., str. 253-284.

8. Skorupan Wolff, V.; Padovan, A. V., Ugovor o vezu *de lege ferenda*, Barbić, J. (ur.), *Pravni okvir za luke nautičkog turizma*, knjiga 42, Nakladnički niz: *Modernizacija prava*, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 2018., str. 41-93.
9. Staničić, F.; Bogović, M., Koncesije na pomorskom dobru – odnos Zakona o koncesijama i Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama, *Pravni vjesnik*, vol. 33., br. 1, 2017., str. 73-103.
10. Tuhtan, Grgić, I.; Bulum, B., Problem valorizacije zakonitih ulaganja u lukama nautičkog turizma u Republici Hrvatskoj, *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, vol. 57, br. 172, 2018., str. 299-337.

### **Propisi**

1. Pomorski zakonik, Narodne novine br. 181/2004, 76/2007, 146/2008, 61/2011, 56/2013, 26/2015.
2. Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma, Narodne novine br. 72/2008.
3. Pravilnik o rukovanju opasnim tvarima, uvjetima i načinu obavljanja prijevoza u pomorskom prometu, ukrcavanja i iskrcavanja opasnih tvari, rasutog i ostalog tereta u lukama, te načinu sprječavanja širenja isteklih ulja, Narodne novine br. 51/2005.
4. Pravilnik o uvjetima i načinu održavanja reda u lukama i na ostalim dijelovima unutrašnjih morskih voda i teritorijalnog mora Republike Hrvatske, Narodne novine br. 90/2005, 10/2008, 155/2008, 127/2010.
5. Uredba o postupku davanja koncesije na pomorskom dobru, Narodne novine br. 23/2004, 101/2004, 39/2006, 63/2008, 125/2010, 102/2011, 83/2012, 10/2017.
6. Uredba o razvrstaju luka otvorenih za javni promet i luka posebne namjene, Narodne novine br. 110/2004.
7. Uredba o uvjetima kojima moraju udovoljavati luke, Narodne novine br. 110/2004.
8. Zakon o koncesijama, Narodne novine br. 69/2017.
9. Zakon o obveznim odnosima, Narodne novine br. 35/2005, 41/2008, 125/2011, 78/2015, 29/2018.



10. Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama, Narodne novine br. 158/2003, 100/2004, 141/2006, 38/2009, 123/2011, 56/2016.
11. Zakon o pružanju usluga u turizmu, Narodne novine br. 68/2007, 88/2010, 30/2014, 89/2014, 152/2014.
12. Zakon o pružanju usluga u turizmu, Narodne novine br. 130/2017.



**Doc. dr. sc. Marija Pijaca**  
Pomorski odjel Sveučilišta u Zadru

## USPOREDBA HRVATSKOG I ENGLESKOG PRAVA I POSLOVNE PRAKSE OSIGURANJA ODGOVORNOSTI MARINE\*

### 1. UVOD

Najznačajnije tržište pomorskog i transportnog osiguranja i reosiguranja u svijetu je englesko, a posebno londonsko tržište osiguranja (*London Insurance Market*). Među različite predmete pomorskog i transportnog osiguranja koji se osiguravaju ili reosiguravaju na ovom tržištu ubraja se i odgovornost marine (*marina operator liability insurance*). Naime, neke najveće, pa i najljepše, marine u svijetu, na primjer neke španjolske, francuske te marine s Bliskog istoka, svoju su odgovornost osigurale na engleskom tržištu osiguranja.

Iako osiguranje odgovornosti marine predstavlja tek manji segment osiguranja koji se osigurava na ovom tržištu, ova vrsta osiguranja u kontekstu naših istraživanja zaslužuje posebnu pozornost.

Osiguranje odgovornosti marine neophodno je zbog visokog rizika odgovornosti kojima su marine izložene u svom redovitom poslovanju. Velika je imovinska vrijednost plovila u marini. Uzmemo li u obzir da prosječna vrijednost plovila na vezu u marini<sup>1</sup> iznosi oko 165 000 EUR i da dio njih doseže i višemilijunske

---

\* Ovaj rad je rezultat istraživanja u okviru znanstvenoistraživačkog projekta Jadranskog zavoda Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti pod nazivom *Razvoj suvremenog pravnog i osigurateljnog režima za hrvatske marine – unapređenje konkurentnosti, sigurnosti, sigurnosne zaštite i zaštite morskog okoliša (DELICROMAR)*, koji je financirala Hrvatska zaklada za znanost (HRZZ-UIP-2013-11-3061), [www.delicromar.hazu.hr](http://www.delicromar.hazu.hr).

1 Vez u marini je prostor na moru ili kopnu privremeno dodijeljen korisniku veza od strane marine za smještaj njegova plovila. Prema Skorupan Wolff, V.; Padovan, A. V., Smjernice za pravilan odabir stvarno nadležnog suda u sporovima iz ugovora o vezu u marini te zakonski prijedlozi *de lege ferenda*, *Zbornik radova 1. Međunarodne znanstvene konferencije pomorskog prava: Suvremeni izazovi pomorske plovidbe, ISCML 2016*, Amižić Jelovčić, P. et al. (ur.), Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu, Split, 2017., str. 380.

vrijednosti,<sup>2</sup> jasno je da slučajevi oštećenja ili uništenja plovila u marini mogu dovesti do velike imovinske štete.<sup>3</sup> Velik je i broj osoba koje borave na plovilu ili u ostalim objektima u marini.<sup>4</sup> Navedeno upućuje na to da marine moraju biti svjesne izloženosti različitim rizicima u sklopu obavljanja svoje djelatnosti, pa se osiguranje odgovornosti marine može percipirati i kao svojevrsna obveza marine kao dobrog gospodarstvenika i dobrog stručnjaka, iako se radi o dobrovoljnom osiguranju.<sup>5</sup>

Hrvatske marine,<sup>6</sup> za razliku od naznačenih primjera marina iz svijeta, svoju odgovornost osiguravaju kod osiguravajućih društava s hrvatskog tržišta.<sup>7</sup> Hrvatski osiguratelji preuzete rizike reosiguravaju na londonskom tržištu ili na drugim međunarodnim tržištima osiguranja i reosiguranja, no, općenito, pomorski rizici se u našoj zemlji najčešće reosiguravaju na engleskom tržištu.<sup>8</sup> Posebno, kad je riječ o osiguranju odgovornosti hrvatskih marina, pa i hrvatskih luka općenito, istraživanjem dosadašnje prakse utvrdili smo da do sada ono još nije bilo predmetom ugovaranja na engleskom tržištu osiguranja i reosiguranja.

Englesko tržište osiguranja vrlo je dinamično i raznoliko, posebno stoga što se na istome tržištu javljaju različite grupacije osiguratelja: asocijacija Lloyd's (*Lloyd's Market Association*),<sup>9</sup> samostalna osiguravajuća društva (kompanije)<sup>10</sup> te organizacije za uzajamno osiguranje.<sup>11</sup> Iznimno važnu i nezaobilaznu ulogu u

2 Podaci prosječne vrijednosti plovila na vezu u hrvatskim marinama dužine do 20 m. Podaci su prikupljeni temeljem pisanog upitnika kojim je u okviru projekta DELICROMAR ispitano 6 vodećih hrvatskih osiguratelja koji drže preko 80% portfelja ove vrste osiguranja.

3 Skorupan Wolff, V.; Padovan, A. V., Ugovor o vezu *de lege ferenda*, Barbić, J. (ur.), *Pravni okvir za luke nautičkog turizma*, knjiga 42, Nakladnički niz: *Modernizacija prava*, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 2018., str. 43.

4 Padovan, A. V., Odgovornost luke nautičkog turizma iz ugovora o vezu i osiguranje, *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, vol. 52, br. 167, 2013., str. 26.

5 O načelu dobrovoljnosti sklapanja ugovora o osiguranju odgovornosti marine više *infra*.

6 Prema podacima Državnog zavoda za statistiku u Republici Hrvatskoj imamo 140 luka nautičkog turizma, od čega 70 marina (od toga 13 suhih marina). U 2017. godini evidentirano je 11 641 stalnih vezova u moru za jahte i brodice, dok je u tranzitu bilo 202 000 plovila. Državni zavod za statistiku Republike Hrvatske, *Priopćenje, Nautički turizam, Kapaciteti i poslovanje luka nautičkog turizma za 2017.*, godina LIV., br. 4.3.4., Zagreb, 27. ožujka 2018.

7 Statistički podaci o broju osiguravajućih društava u Republici Hrvatskoj dostupni su na <http://www.huo.hr> (pristupljeno 1. listopada 2018.).

8 Pavić, D., *Pomorsko osiguranje: pravo i praksa s osnovama kopnenoga i zračnog transportnog osiguranja*, Književni krug Split, 2012., str. 42.

9 O pravnom statusu *Lloyd'sa* vidjeti *Lloyd's Act 1982*, dostupno na [http://www.legislation.gov.uk/ukla/1982/14/pdfs/ukla\\_19820014\\_en.pdf](http://www.legislation.gov.uk/ukla/1982/14/pdfs/ukla_19820014_en.pdf) (pristupljeno 20. listopada 2018.); isto Burling, J., *Lloyd's: Law and Practice*, Informa Law from Routledge, 2013.

10 Statistički podaci o broju osiguravajućih društava u Velikoj Britaniji uključujući i Englesku dostupni su na <https://www.statista.com/statistics/817377/number-of-companies-operating-in-uk-insurance-market/> (pristupljeno 30. listopada 2018.).

11 Hazelwood, S. J.; Semark, D., *P&I Clubs: Law and Practice*, 4<sup>th</sup> edition, Informa, London, 2010.

vođenju poslova osiguranja i reosiguranja na engleskom tržištu imaju posrednici – brokeri (*brokers*).<sup>12</sup> Npr., kod *Lloyd'sa* osiguranje se može provesti samo preko akreditiranog brokera.

Također, i u hrvatskoj poslovnoj praksi posrednici u osiguranju često nastupaju u interesu osiguratelja odnosno osiguranika/ugovaratelja osiguranja. Tijekom istraživanja na projektu DELICROMAR uputili smo upitnik osigurateljima s hrvatskog tržišta u kojem smo, među ostalim, postavili pitanje o broju osiguranja odgovornosti marine koje su osiguratelji sklopili preko posrednika, odnosno izravno. Prema prikupljenim podacima možemo utvrditi da je više od 50% svih osiguranja odgovornosti marine u našoj zemlji ugovoreno preko posrednika u osiguranju. Odgovor jednog osiguratelja s hrvatskog tržišta upućuje da je u njegovom slučaju čak 70% ugovorenih polica osiguranja odgovornosti marina sklopljeno preko posrednika u osiguranju. Isti podaci potvrđuju važnost posrednika u osiguranju kod ugovaranja osiguranja odgovornosti marine na hrvatskom tržištu. Činjenica da se ugovor sklapa preko posrednika ni na kakav se način ne odražava na pravne učinke iz tako sklopljenog ugovora.<sup>13</sup> Položaj posrednika, njegova prava i obveze u hrvatskom pravu uređuje Zakon o osiguranju (u nastavku: ZOS).<sup>14</sup> Prema čl. 91. ZOS-a, posrednik je dužan obavljati poslove distribucije osiguranja i reosiguranja u skladu s pravilima struke i štiti interese svog nalogodavca.

Specifičnost je engleskog tržišta da se sklapanje poslova osiguranja općenito odvija tako da broker najprije odlazi onom osiguratelju (*underwriter*) koji ima iskustvo i reputaciju u odnosnom predmetu osiguranja, tzv. osiguratelj specijalist, lider (*leading underwriter; leader*).<sup>15</sup> Među osigurateljima izdvojili su se i oni s iskustvom i reputacijom u predmetu osiguranja luka (*ports*), ujedno i marina. Uobičajen je postupak pri sklapanju ugovora o osiguranju na engleskom tržištu da se prihvat i postotak preuzetog rizika potvrđuje na posebnom standardiziranom obrascu (*slip*). Ako osiguratelj-specijalist nije u pokriće preuzeo čitavu vrijednost koja je u riziku, što je gotovo pravilo, broker odlazi drugim osigurateljima, bilo u *Lloyd'su* ili izvan njega, koji na isti način kao i osiguratelj specijalist preuzimaju

12 Definiciju pojma *broker* vidjeti u: Giaschi, C. J., *Warranties in Marine Insurance*, Vancouver: Association of Marine Underwriters of British Columbia, 1997., str. 5; Kenneth Goodacre, J., *Marine Insurance Claims*, 3<sup>rd</sup> edition, Witherby & Co. Ltd., London, 1996., str. 1-2. O dužnostima i pravima brokera na engleskom tržištu osiguranja vidjeti isto *Marine Insurance Act 1906*, čl. 53. t. 1. i 2.; *Marine Insurance Act 1906* dostupan je na <http://legislation.gov.uk/ukpga/1995/21/contents> (pristupljeno 30. listopada 2018.).

13 Soviček, I.; Gajski Kovačić, N., Položaj brokera u osiguranju na hrvatskom tržištu, *Svijet osiguranja*, br. 5, 2017., str. 20-27.

14 Narodne novine br. 30/2015, 112/2018.

15 Pavić, *Pomorsko osiguranje...*, op. cit., str. 42.

dio rizika u pokriću, i tako sve dok se ne pokrije 100% osigurane vrijednosti. Upotrebom *slipa* sklapa se toliko ugovora o osiguranju koliko osiguratelja sudjeluje u snošenju jednog rizika. Npr., ako je deset osiguratelja potpisalo *slip*, sklopljeno je deset samostalnih ugovora o osiguranju, koji pravno nisu međuovisni, kao što je to, primjerice, slučaj kod suosiguranja.<sup>16</sup> Jednom kada je donesena pozitivna odluka o prihvatu rizika u osiguranje, faza selekcije rizika je završena i započinje proces utvrđivanja uvjeta i premije osiguranja.<sup>17</sup>

Osiguravajuća društva s engleskog tržišta, bilo u *Lloyd'su* ili izvan, primjenjuju svoje standardne uvjete osiguranja za marine koji objedinjuju sve rizike kojima su marine izložene. Unutar standardnih uvjeta nalaze se i odredbe, klauzule, koje se odnose na osiguranje odgovornosti marine (*Marina Liability Insurance*). Sklapanjem ugovora o osiguranju svoje odgovornosti marine prihvaćaju iste standardne uvjete osiguranja koji su sastavni dio sklopljenog ugovora.

Osiguratelji s hrvatskog tržišta imaju svoje opće uvjete osiguranja odgovornosti marine koji su sastavni dio police osiguranja.<sup>18</sup>

Slijedom navedenog nameću se pitanja:

- Postoje li razlike u sadržaju između a) engleskih standardnih uvjeta osiguranja za marine koji uključuju i odredbe o osiguranju odgovornosti marine i b) općih uvjeta osiguranja odgovornosti marine osiguratelja s hrvatskog tržišta?
- Koji zakonski i drugi pravni izvori čine pravni okvir hrvatskog, odnosno engleskog prava koji se uz naznačene autonomne pravne izvore primjenjuju kod sklapanja ugovora o osiguranju odgovornosti marine?

Osiguranje odgovornosti marine, posebno u dijelu usporedbe hrvatskog i engleskog prava i poslovne prakse, do sada nije bilo predmetom istraživanja pravne teorije. Izvjestan broj teoretičara u svijetu bavi se različitim vrstama osiguranja odgovornosti,<sup>19</sup> no skroman je broj onih koji se bave osiguranjem odgovornosti

---

16 *Ibidem*, str. 42 i 107; isto Pavliha, M.; Padovan, A. V., *Law of Marine Insurance*, Attard, D. et al. (ur.), *The IMLI Manual on International Maritime Law, Vol. II: Shipping Law*, Oxford University Press, Oxford, 2016., str. 576-636.

17 Padovan, A. V., *Uloga pomorskog osiguranja u zaštiti morskog okoliša od onečišćenja s brodova*, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Jadranski zavod, Zagreb, 2012., str. 75.

18 Prve cjelovite opće uvjete osiguranja odgovornosti marine na hrvatskom tržištu izdala je Croatia osiguranje d.d. Zagreb osamdesetih godina prošlog stoljeća. Nastali su kao izvedenica uvjeta za osiguranje plovila (pomorski kasko) i ugovora o vezu. Isti primjer slijede ostali osiguratelji s tržišta te sastavljaju svoje opće uvjete osiguranja odgovornosti marine.

19 Izdvajamo sljedeću pravnu literaturu na engleskom jeziku općenito posvećenu osiguranju odgovornosti: Clarke, M. A., *The Law of Liability Insurance*, Informa Law from Routledge, 2013.; Maniloff, R. J.; Stempel, J. W., *General Liability Insurance Coverage: Key Issues in Every State*, Oxford, 2011.

marine. U literaturi na engleskom jeziku pronašli smo tek jednu raspravu na temu osiguranja odgovornosti marine autora Hurleya,<sup>20</sup> dok u domaćoj pravnoj literaturi možemo izdvojiti radove autorice *Padovan*.<sup>21</sup> S obzirom na rijetkost istraživanja u predmetu osiguranja odgovornosti marine, cilj ovoga rada je razmotriti glavna obilježja osiguranja odgovornosti marine kroz prikaz usporedbe hrvatskog i engleskog prava i poslovne prakse. Građa za istraživanje jesu opći uvjeti i police osiguranja odgovornosti marine hrvatskih osiguratelja,<sup>22</sup> standardni uvjeti osiguranja za marine s engleskog tržišta,<sup>23</sup> opći uvjeti ugovora o vezu hrvatskih marina,<sup>24</sup> kao i rezultati istraživanja prikupljeni putem pisanog upitnika i usmenih intervju s predstavnicima hrvatskih osiguratelja, odnosno s osigurateljima, brokerima osiguranja i *underwriterima* s engleskog tržišta. U prikazu obilježja osiguranja odgovornosti marine u kontekstu hrvatskog i engleskog prava i poslovne prakse u radu se iznosi objašnjenje pojma i opisuju izvori odgovornosti za štete iz djelatnosti marine, navode se pravni izvori reguliranja osiguranja odgovornosti marine, ističe se načelo dragovoljnosti sklapanja ugovora o osiguranju odgovornosti marine, opisuju se načini procjene rizika odgovornosti marine, navode se obilježja ugovaranja osiguranja odgovornosti marine u poslovnoj praksi, analizira se sadržaj općih uvjeta osiguranja odgovornosti marine i standardnih uvjeta za marine te se objašnjava problematika izravne (direktne) tužbe treće oštećene osobe protiv osiguratelja. Naznačene teme uspoređuju se na primjerima izabranih prava i poslovne prakse.

20 Hurley, J. N., *Marina Law and Practice, Marina Liability*, Chapter 17, 5<sup>th</sup> edition The Florida Bar, 2017.

21 Padovan, *Odgovornost luke nautičkog turizma...*, *op. cit.*; Padovan, A. V., *Osiguranje odgovornosti luke nautičkog turizma, Svijet osiguranja*, br. 7, 2013., str. 40-42.

22 Uspoređivali smo: Uvjete za osiguranje odgovornosti nositelja prava raspolaganja lukom za turistička i sportska plovila (marina) i Opće uvjete za osiguranje od odgovornosti osiguratelja Allianz Zagreb d.d.; Pravila „A“ za osiguranje od odgovornosti vlasnika luke za turističke i sportske plovne objekte osiguratelja Croatia osiguranje d.d.; Uvjete za osiguranje odgovornosti vlasnika/korisnika luke nautičkog turizma osiguratelja Euroherc osiguranje d.d.; Uvjete za osiguranje od odgovornosti vlasnika odnosno korisnika luke za turističke i sportske plovne objekte osiguratelja Generali d.d.; Uvjete za osiguranje od odgovornosti poduzetnika luke nautičkog turizma osiguratelja Jadransko osiguranje d.d.; Uvjete za osiguranje odgovornosti nositelja prava raspolaganja lukom za nautički turizam osiguratelja Uniq osiguranje d.d.; Uvjete za osiguranje od odgovornosti iz djelatnosti operatora luka nautičkog turizma osiguratelja Wiener osiguranje VIG d.d. Zagreb. Analizirali smo i stvarne primjere polica osiguranja odgovornosti hrvatskih marina, i to 2 police osiguratelja Allianz d.d. Zagreb i 22 police osiguranja odgovornosti marine osiguratelja Croatia osiguranje d.d. Zagreb.

23 Analizirali smo četiri različita kompleta standardnih uvjeta osiguranja za marine koji se primjenjuju na engleskom tržištu osiguranja (osiguratelji su željeli ostati anonimni).

24 Za potrebe ovog rada poslužili su nam Opći uvjeti za korištenje veza u Adriatic Croatia International d.d. Opatija (ACI) te standardni Ugovor o vezu marine Dalmacija.

## 2. POJAM I IZVORI ODGOVORNOSTI MARINE ZA ŠTETU

Pojam *odgovornost marine za štetu* općenito podrazumijeva odgovornost ovlaštenika koncesije u marini, odnosno, prema engleskom pravu i praksi, *marina operatora*. Prema hrvatskom pravu, ovlaštenik koncesije u marini može biti pravna ili fizička osoba,<sup>25</sup> no, u kontekstu hrvatske poslovne prakse ovlaštenik koncesije u marini gotovo je uvijek trgovačko društvo.<sup>26</sup> Prema poslovnoj praksi osiguratelja s engleskog tržišta, *marina operator* također je obično pravna osoba, odnosno trgovačko društvo. Ovlaštenik koncesije u marini je tijelo koje upravlja marinom te, prema hrvatskom pravu, odgovara za održavanje reda u marini,<sup>27</sup> posluje i pruža turističke usluge u nautičkom turizmu<sup>28</sup> kao i druge usluge u funkciji turističke potrošnje – trgovačke, ugostiteljske (npr. usluge pića, hrane i sl.).<sup>29</sup>

Nadalje, pojam *odgovornost marine za štetu* podrazumijeva i odgovornost ovlaštenika koncesije iz djelatnosti upravljanja marinom i njenog komercijalnog iskorištavanja. Svoje temeljne usluge iz djelatnosti marina pruža temeljem ugovora koji se naziva ugovor o vezu (*contract of berth*), a osnovni sadržaj istog ugovora je ugovaranje obveze marine da korisniku veza ustupi na uporabu vez

---

25 Čl. 2. st. 1. Pravilnika o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma, Narodne novine br. 72/2008; isto čl. 87. st. 1. Zakona o pružanju usluga u turizmu, Narodne novine br. 130/2017 (u nastavku: ZPUT).

26 Padovan, A. V.; Skorupan Wolff, V., Učinak potonuća plovila na vezu na pravni odnos između stranaka ugovora o vezu i čuvanju plovila, *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, vol. 57, br. 172, 2018., str. 158.

27 Ova obdveza marine temelji se na odredbama Pomorskog zakonika (u nastavku: PZ), Narodne novine br. 181/2004, 76/2007, 146/2008, 61/2011, 56/2013, 26/2015, Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama, Narodne novine br. 158/2003, 100/2004, 141/2006, 38/2009, 123/2011, 56/2016, Pravilnika o uvjetima i načinu održavanja reda u lukama i na ostalim dijelovima unutarnjih morskih voda i teritorijalnog mora Republike Hrvatske, Narodne novine br. 90/2005. O obvezama ovlaštenika koncesije u predmetu održavanja reda u marini vidjeti Petrinović, R.; Mandić, N.; Milošević Pujo, B., Standardi sigurnosti plovidbe u lukama nautičkog turizma (marinama) s posebnim osvrtom na održavanje reda u luci, *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, vol. 57, br. 172, 2018., str. 177-204; Petrinović, R.; Mandić, N., Javne ovlasti koncesionara luke nautičkog turizma, Barbić, J. (ur.), *Pravni okvir za luke nautičkog turizma*, knjiga 42, Nakladnički niz: *Modernizacija prava*, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 2018., str. 125-135.

28 Prema čl. 85. ZPUT-a, usluge u nautičkom turizmu koje marina pruža poglavito su:

1. usluga korištenja veza, prihvat i smještaj plovnih objekata s turistima – nautičarima ili bez turista – nautičara koji borave na njima
2. usluge čartera – usluge korištenja plovnih objekata s posadom ili bez posade, s pružanjem ili bez pružanja usluge smještaja i/ili prehrane, radi odmora, rekreacije i krstarenja nautičara
3. organiziranje putovanja u paket-aranžmanu ili izleta na plovnim objektima nautičkog turizma
4. prihvat, čuvanje i održavanje plovnih objekata na vezu u moru i na suhom vezu
5. uredjenje i pripremanje plovnih objekata
6. druge usluge za potrebe turista.

29 Čl. 2. st. 1. Pravilnika o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma.



za smještaj plovila tijekom određenog vremena, dok korisnik veza za tu uslugu plaća naknadu.

Unutar sveobuhvatne materije ugovora o vezu posebno mjesto zauzima pitanje odgovornosti marine za štetu. Dva su moguća izvora njezine odgovornosti: 1) ugovorna (*liability towards the users of services*) i 2) izvanugovorna (*third party liability*).

Prema domaćem pravu i poslovnoj praksi hrvatskih marina, ugovorna odgovornost marine podrazumijeva njenu odgovornost prema korisnicima usluga koje marina pruža. Ovdje je prije svega riječ o odgovornosti za štetu na plovilima koja se nalaze na vezu na temelju ugovora o vezu.<sup>30</sup> Odgovornost marine za štetu na plovilu ovisi o ugovorenim obvezama marine iz ugovora o vezu. Treba razlikovati je li ugovoreno ustupanje mjesta za vez,<sup>31</sup> što podrazumijeva odgovornost marine „samo“ za ispravnost i prikladnost veza koji se ustupa na uporabu, ili u sadržaju ugovora o vezu postoje i drugi elementi, npr. obveza čuvanja plovila. Treba naglasiti da tumačenje sadržaja ugovora o vezu zadire u probleme uloge, poslovanja i obilježja cjelokupne djelatnosti marine.<sup>32</sup> Je li ugovoreno čuvanje plovila ili ne, relevantno je i kod ugovaranja osiguranja odgovornosti marine, pa je u svrhu sklapanja police osiguranja odgovornosti marine važno odrediti pojam *čuvanje plovila*. Prema nekim općim uvjetima osiguranja odgovornosti marine osiguratelja s hrvatskog tržišta, plovilo je predano na čuvanje ako su plovidbena dozvola i ključevi plovila predani odgovornoj osobi u marini.<sup>33</sup> Ove okolnosti, predaja plovidbene dozvole i ključeva, bit će ključne u određivanju ugovorne obveze čuvanja plovila te sadržaja osiguranja odgovornosti marine. S druge strane, ugovor o vezu često ne uključuje obvezu čuvanja ili se, pak, služi drukčijom pravnom terminologijom. Primjerice, za mnoge ugovore o vezu relevantan je trenutak predaje plovila pod nadzor marine, a taj se trenutak prema ugovoru o vezu ne mora nužno vezati uz predaju ključeva i isprava plovila. Dakle, moguć je nedostatak

---

30 Padovan, *Odgovornost luke nautičkog turizma...*, *op. cit.*, str. 5.

31 Vidi npr. *Ugovor o korištenju veza Marine Dalmacija*.

32 Skorupan Wolff, V.; Padovan, A. V., Postoje li elementi ostave u ugovoru o vezu u lukama nautičkog turizma, *Zbornik radova 2. Međunarodne konferencije transportnog prava i prava osiguranja: Transportno pravo ususret budućnosti*, INTRANSLAW 2017, Ćorić, D.; Radionov, N; Čar, A. (ur.), Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb, 2017., str. 315; isto Skorupan Wolff, V.; Petrinović, R.; Mandić N., *Marina Operator's Obligations from the Contract of Berth according to the Business Practices of Croatian Marinas*, 7<sup>th</sup> *International Maritime Science Conference, IMSC 2017, Book of Proceedings*, Vidan P. et al. (ur.), Pomorski fakultet Sveučilišta u Splitu, Split, 2017., str. 104-111; Skorupan Wolff, V.; Padovan, A. V., *Ugovor o vezu de lege ferenda*, Barbić, J. (ur.), *Pravni okvir za luke nautičkog turizma*, knjiga 42, Nakladnički niz: *Modernizacija prava*, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 2018., str. 41-93.

33 Vidjeti npr. *Uvjeti za osiguranje odgovornosti vlasnika/korisnika luke nautičkog turizma osiguratelja Euroherc d.d. Zagreb.*, čl. 2. t. 5.

podudarnosti između uvjeta osiguranja odgovornosti i uvjeta ugovora o vezu u pogledu definiranja obveza i odgovornosti marine, što stvara određenu pravnu nesigurnost. U okviru standardizacije uvjeta osiguranja i ugovora o vezu treba paziti da definicija odgovornosti marine, njen temelj, opseg i trajanje budu podudarni.

U okviru materije ugovorne odgovornosti marine za štetu svakako treba naglasiti da ugovorna odgovornost marine može nastati i u slučaju štete na automobilima i osobnim stvarima korisnika veza na parkiralištima ili u drugim prostorima marine. Ove vrste šteta nisu rijetkost u praksi. Također, marina se može naći odgovornom i za tjelesne ozljede, smrt ili narušavanje zdravlja korisnika veza.<sup>34</sup> Za ocjenu ove vrste ugovorne odgovornosti marine treba analizirati odredbe ugovora o vezu te opće uvjete poslovanja marine. Ako je riječ o hrvatskim marinama tada *de lege lata* sadržaj ugovora o vezu i opće uvjete poslovanja marine treba tumačiti u okviru odredaba Zakona o obveznim odnosima (u nastavku: ZOO),<sup>35</sup> a relevantan može biti i Zakon o zaštiti potrošača (u nastavku: ZZP)<sup>36</sup> ako korisnik veza nastupi u svojstvu potrošača.<sup>37</sup> ZZP štiti osnovna prava potrošača, u ovom slučaju korisnike veza, pri kupnji i stjecanju usluga na tržištu<sup>38</sup> (npr. usluga veza).

Za razliku od ugovorne odgovornosti, izvanugovorna odgovornost marine obuhvaća odgovornost prema trećim osobama (*third party liability*). Ova vrsta odgovornosti marine podrazumijeva štete na imovini trećih, štete uslijed smrti, tjelesne ozljede ili narušavanja zdravlja trećih, kao i onečišćenje okoliša – morskog i/ili obalnog područja.<sup>39</sup> U dijelu izvanugovorne odgovornosti marine za štetu bitno je naglasiti da se u pravilu marina smatra odgovornom za štetu trećim osobama koja je nastala u vezi s njenom djelatnošću, osim ako ne dokaže da štetu nije skrivila odnosno da je postupila s dužnom pažnjom.<sup>40</sup> Ovo se pravilo u hrvatskom pravu temelji na odredbi čl. 1045. st. 1. ZOO-a prema kojem je odgovornost na temelju presumirane krivnje temeljno pravilo o odgovornosti u našem pravu: „Tko drugome prouzroči štetu, dužan je naknaditi je ako ne dokaže da je šteta nastala bez njegove krivnje“. Na temelju odredbe čl. 1045. st. 1. ZOO-a oštećena

34 Padovan, *Odgovornost luke nautičkog turizma...*, *op. cit.*, str. 5.

35 Narodne novine br. 35/2005, 41/2008, 125/2011, 78/2015, 29/2018.

36 Narodne novine br. 41/2014, 110/2015.

37 Padovan, *Odgovornost luke nautičkog turizma...*, *op. cit.*, str. 6.

38 Čl. 1. ZPP-a.

39 O zaštiti morskog okoliša i obalnog područja marine, Ćorić, D., *Zaštita morskog okoliša u marinama – hrvatski pravni okvir*, *Zbornik radova 1. Međunarodne znanstvene konferencije pomorskog prava: Suvremeni izazovi pomorske plovidbe, ISCML 2016*, Amižić Jelovčić, P. et al. (ur.), Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu, Split, 2017., str. 135-149.

40 Padovan, *Odgovornost luke nautičkog turizma...*, *op. cit.*, str. 6.

strana stječe pravo na naknadu pretrpljene štete.<sup>41</sup> Konačno, za ocjenu postupanja s ovim standardom pažnje relevantan je čitav niz propisa o uvjetima i standardima koje marina mora ispunjavati. Između ostalog, u skladu s odredbama ZPUT-a, marina mora postupati prema izdanom rješenju o ispunjavanju uvjeta za obavljanje djelatnosti te prema objavljenim cijenama.<sup>42</sup>

U engleskom pravu ugovorna odgovornost marine (*liability towards the users of services*), opći uvjeti poslovanja marine (*general terms and conditions*) i ugovor o vezu tumače se u okviru odredaba engleskog općeg ugovornog prava (*contract law*)<sup>43</sup> kao i *Consumer Protection Acta*.<sup>44</sup> Općenito, u engleskom pravu odgovornost na temelju krivnje je pravilo, međutim, sudska je praksa u pojedinim slučajevima značajno proširila polje primjene odgovornosti na temelju presumirane krivnje.<sup>45</sup> Presumpcija odgovornosti vrijedi i za izvanugovornu odgovornost marine prema trećima za štete iz njezine djelatnosti.

### 3. OSIGURANJE ODGOVORNOSTI MARINE

Kada govorimo o osiguranju odgovornosti marine općenito mislimo na osiguranje odgovornosti ovlaštenika koncesije marine (*marina operator*).<sup>46</sup>

Predmet osiguranja je odgovornost iz djelatnosti marine, što podrazumijeva ugovornu odgovornost marine, tj. odgovornost prema korisnicima, i izvanugovornu odgovornost marine, tj. odgovornost prema trećima.<sup>47</sup>

U prikazu obilježja osiguranja odgovornosti marine na primjeru usporedbe hrvatskog i engleskog prava i poslovne prakse prvo ćemo se usredotočiti na pravo i na prikaz pravnog okvira koji se odnosi na osiguranje odgovornosti marine, a u nastavku i na poslovnu praksu, te ćemo prikazati način ugovaranja osiguranja odgovornosti marine i ostale specifične probleme osiguranja ove vrste odgovornosti.

---

41 Matijević, B., *Osiguranje: management - ekonomija - pravo: aktualne teme*, Naklada, Zadar, 2010., str. 343.

42 Čl. 86. – 87. ZPUT-a.

43 Glavni izvor engleskog ugovornog prava dominantno je *common law*, a svakako treba uzeti u obzir i relevantno zakonodavstvo, vidi <https://www.legislation.gov.uk/all?title=contract%20law> (pristupljeno 15. listopada 2018.).

44 <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1987/43> (pristupljeno 15. listopada 2018.).

45 Banakas, S., *Voluntary Assumption of Tort Liability in English Law: a Paradox?*, *InDret*, 4/2009, str. 1-22.

46 Padovan, *Odgovornost luke nautičkog turizma...*, *op. cit.*, str. 26.

47 *Ibidem*, str. 26.

### 3.1. Pravni izvori koji se odnose na osiguranje odgovornosti marine

U hrvatskom pravu ne postoji pravni izvor koji posebno uređuje osiguranje odgovornosti marine. PZ, kao hrvatski temeljni pomorskopravni izvor, osiguranje odgovornosti marine nije uvrstio u polje primjene odredbi o ugovoru o pomorskom osiguranju (PZ, čl. 684. i dalje). Područje primjene odredbi PZ-a o ugovoru o pomorskom osiguranju određeno je u čl. 684. PZ-a, koji nabroja vrste pomorskih osiguranja prema predmetu osiguranja. Međutim, osiguranje odgovornosti marine, kao ni osiguranje odgovornosti luke općenito, ne nalazi se u navedenom popisu osiguranja iz čl. 684. koja podliježu primjeni glave IV sedmog dijela PZ-a o ugovoru o pomorskom osiguranju.

Prema tome, osiguranje odgovornosti marine u hrvatskom pravu najvećim dijelom uređuje ZOO. Na osiguranje odgovornosti marine neće se primijeniti samo opće odredbe ZOO-a, već i posebne odredbe unutar naslova *Ugovor o osiguranju*, čl. 921. – 965., odsjek 27. Unutar toga odsjeka nalazi se i nekoliko odredaba o osiguranju odgovornosti. Opće odredbe ZOO-a primjenjuju se u dijelu sklapanja, tumačenja, valjanosti i sličnih pitanja vezanih za ugovor o osiguranju odgovornosti marine. Prema posebnim odredbama o osiguranju odgovornosti, čl. 964. ZOO-a, osiguratelj odgovara za štetu nastalu osiguranim slučajem samo ako oštećenik zahtijeva njezinu naknadu. Osiguratelj osim toga snosi, u granicama iznosa osiguranja, troškove spora i druge opravdane troškove radi utvrđivanja osiguranikove odgovornosti, a iz osiguranja se naknađuju i troškovi mjera poduzetih na zahtjev osiguratelja ili u sporazumu s njim, radi zaštite od neopravdanih i pretjeranih zahtjeva trećih.

Iako PZ ne sadrži odredbe o osiguranju odgovornosti marine te ovo osiguranje ne svrstava u ugovore o pomorskom osiguranju, ipak, osiguranje odgovornosti marine u posebnoj je vezi s nekim pomorskim osiguranjima. Posebna veza između osiguranja odgovornosti marine i nekih pomorskih osiguranja postoji u odredbama PZ-a o osiguranju jahte i brodice, odgovornosti brodograditelja te brodaru.

Posebna veza s odredbama o osiguranju jahte i brodice postoji iz razloga jer su jahte i brodice vrste plovila<sup>48</sup> u odnosu na koja se najčešće pruža usluga veza i smještaja u marini te u odnosu na koja marina ima interes osigurati svoju odgovornost. Odgovornost koju marina osigurava podrazumijeva, među ostalim, njezinu odgovornost za štetu zbog gubitka ili oštećenja jahte i brodice na vezu

---

48 Vrste plovila koja se ubrajaju u kategoriju jahti i brodica u hrvatskom pravu uređuje Pravilnik o brodicama i jahtama, Narodne novine br. 27/2005, 57/2006, 80/2007, 3/2008, 18/2009, 56/2010, 97/2012, 137/2013, 18/2016.

u marini. U praksi najveći dio odgovornosti marine otpada na štete na jahtama i brodicama koje su najčešće osigurane policama osiguranja trupa i stroja, tj. pomorskim kaskom.<sup>49</sup> Uobičajena je praksa da štete na jahtama i brodicama primarno pokrivaju pomorski osiguratelji kaska, koji zatim po subrogaciji mogu potraživati naknadu isplaćene štete od odgovornosti marine ili izravno od njenog osiguratelja odgovornosti. Vlasnicima jahte i brodice kvalitetna policica pomorskog kaska pruža veću i bržu zaštitu od police osiguranja odgovornosti marine, s obzirom na to da je uobičajeno puno pokriće pomorskog kaska obično šire od opsega pokrića odgovornosti marine za štetu na jahti i brodici. Često je utvrđivanje obveze osiguratelja odgovornosti marine dugotrajnije i izloženije riziku spora nego što je to slučaj kod osiguranja pomorskog kaska.<sup>50</sup>

Posebna veza između osiguranja odgovornosti marine i pomorskog osiguranja postoji i u odredbama PZ-a o osiguranju odgovornosti brodograditelja. Naime, ugovorom o osiguranju odgovornosti marine može biti pokriveno i pokriće odgovornosti za štetu na plovilu primljenom na popravak ili servis u marini. Ako je pokriće ove vrste odgovornosti marine „uklopljeno“ u jedinstven ugovor o osiguranju, na odredbe iz ugovora koje se odnose na osiguranje odgovornosti marine za štetu na plovilu na popravku ili servisu primijenit će se odredbe PZ-a o odgovornosti brodograditelja, dok će se na ostale odredbe ugovora o osiguranju odgovornosti marine primijeniti posebne odredbe ZOO-a o osiguranju odgovornosti. U ovom se slučaju kombinira primjena odredaba različitih pravnih izvora, PZ-a i ZOO-a.

Posebna veza između osiguranja odgovornosti marine i pomorskog osiguranja postoji i u dijelu PZ-a o osiguranju odgovornosti brodarka. Naime, marina može biti vlasnik plovila. Najčešće marina jest vlasnik interventnih ili radnih plovila koja služe obavljanju radnih zadataka u marini. Prema tome, marina se može naći u ulozi brodarka pa se osiguranjem mogu pokriti odgovornosti koje proizlaze iz uporabe tih plovila u okviru djelatnosti marine. Tu se po svojoj naravi radi o osiguranju odgovornosti brodarka koje regulira PZ.

---

<sup>49</sup> Pomorski osiguratelji uobičajeno imaju posebne uvjete za osiguranje jahte, a posebne za osiguranje brodice. Pretežno se publiciraju u tri varijante: osiguranje na tzv. puno pokriće (pokriće A), osiguranje na suženo pokriće (pokriće B) i osiguranje samo potpunog gubitka (pokriće C). Ti se uvjeti međusobno razlikuju prema širini pokrića. Uz pomorski kasko, vlasnik jahte i brodice ima interes i za osiguranje svoje odgovornosti jer iz uporabe jahte i brodice mogu proizići raznoliki oblici građanskopravne odgovornosti (npr. sudar, udar, oštećenje obale i lučkih uredaja, onečišćenje okoliša i sl.). Osiguranje navedenih interesa provodi se sklapanjem ugovora o osiguranju jahte i brodice i drugih uzgrednih interesa, a za osiguranje odgovornosti kod većih jahti prikladno je učlanjenje u neki P&I klub. Za ova osiguranja jahte i brodice postoje posebni uvjeti osiguranja. Pavić, *Pomorsko osiguranje: pravo i praksa s osnovama kopnenoga i zračnog transportnog osiguranja...*, *op. cit.*, str. 388-389.

<sup>50</sup> Padovan, *Odgovornost luke nautičkog turizma...*, *op. cit.*, str. 30-31.

Slično kao kod nas, ni u engleskom pravu ne postoji zakonski pravni izvor, *lex specialis*, koji sadrži posebne odredbe o osiguranju odgovornosti marine. Najvažniji kodificirani izvor prava pomorskog osiguranja u Engleskoj je *Marine Insurance Act 1906*.<sup>51</sup> Međutim, taj propis se u pravilu ne primjenjuje na osiguranje odgovornosti marine.<sup>52</sup> Područje primjene *Marine Insurance Acta* prije svega je osiguranje brodova, robe u prijevozu, odgovornosti brodarka, osiguranje brodova u gradnji ili na popravku u brodogradilištu i sl. te povezanih interesa. S obzirom na sadržaj ovog zakonskog pravnog izvora, raspravu možemo proširiti u pravcu postojanja veze između osiguranja odgovornosti marine i nekih pomorskih osiguranja. Posebna veza između osiguranja odgovornosti marine postoji s odredbama o osiguranju brodova i ostalih plovnih objekata te o osiguranju odgovornosti brodarka koje regulira *Marine Insurance Act 1906*.

Osiguranje odgovornosti marine u engleskom pravu najvećim dijelom uređuje *UK Insurance Act 2015*.<sup>53</sup> Riječ je o novijem zakonu iz 2015. godine koji se smatra najznačajnijim doprinosom ugovornom pravu osiguranja u engleskom pravu<sup>54</sup> te se primjenjuje na sve trgovačke ugovore o osiguranju.<sup>55</sup> Ugovor o osiguranju odgovornosti marine jest trgovački ugovor; prema tome spada u polje primjene *UK Insurance Acta*. Jedno od načela koje *UK Insurance Act* zagovara je ravnopravnost strana iz ugovora o osiguranju. Obično kod sklapanja osiguranja uvjete osiguranja diktira osiguratelj, no, prema općem načelu iz *UK Insurance Acta 2015*, strane ugovora o osiguranju moraju biti u ravnopravnom položaju.

Uz primjenu *UK Insurance Acta 2015*, većina pravnih pitanja osiguranja odgovornosti marine u engleskom pravu uređena je u okviru *common lawa*. Engleski pravni sustav sudskoj praksi daje posebnu ulogu u stvaranju prava, pa se pravo sustavno izgrađuje kroz sudske presedane kao institucionalni izvor prava. Međutim, kada je riječ o osiguranju odgovornosti marine i broju sporova koje osiguratelji i marine vode pred sudovima ili arbitražom, sporova gotovo da i nema. Naime, prema navodima osiguratelja s engleskog tržišta, eventualne sporove s osiguranicima osiguratelji rješavaju mirnim putem, sporazumno. Naklonjenost

51 *UK Marine Insurance Act 1906* dostupan je na <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/Edw7/6/41/contents> (pristupljeno 3. studenog 2018.). Propis je izmijenjen i dopunjen s još dva važna zakona koji reguliraju ugovore o osiguranju, a to su *Insurance Act 2015* te *Consumer Insurance (Disclosure and Representations) Act 2012* ("CIDRA").

52 Vidi *Marine Insurance Act 1906*, s. 1, 2 i 3.

53 *UK Insurance Act 2015* dostupan je na <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/2015/4/2017-05-04/data.pdf> (pristupljeno 30. listopada 2018.).

54 Kendall, D.; Wright, H., *A Practical Guide to the Insurance Act 2015*, Informa Law from Routledge, 2017.

55 <https://www.willistowerswatson.com/en/insights/2016/08/guide-to-the-uk-insurance-act-2015> (pristupljeno 30. listopada 2018.).

sporazumno rješavanju sporova izvan suda ili arbitraže prije svega slijedi zbog zaštite ugleda osiguratelja na tržištu. Osim toga, rješavanje spora pred sudom ili arbitražom moglo bi značiti obvezu plaćanja visokih pravnih troškova te kamata na iznos naknade štete.

Uz zakonske pravne izvore, u predmetu osiguranja odgovornosti marine važno mjesto imaju i autonomni pravni izvori u koje ubrajamo opće uvjete osiguranja odgovornosti marine koje koriste hrvatski osiguratelji i standardne uvjete osiguranja za marine koje koriste osiguratelji s engleskog tržišta (u nastavku koristimo jedinstven naziv za ove izvore: opći uvjeti osiguranja odgovornosti marine). Autonomni pravni izvori odraz su slobode u uređivanju ugovornih odnosa općenito,<sup>56</sup> pa tako i ugovora o osiguranju odgovornosti marine. Sklapanjem ugovora o osiguranju odgovornosti marine, opći uvjeti osiguranja odgovornosti marine postaju dijelom sadržaja ugovora, pa ih možemo opisati i kao temeljne uvjete za osiguranje odgovornosti marine. Opće uvjete osiguranja odgovornosti marine donosi unaprijed osiguratelj, a na marini je da te uvjete prihvati i zaključi ugovor o osiguranju ili ne. Ne postoje jedinstveni opći uvjeti osiguranja odgovornosti marine osiguratelja s hrvatskog i engleskog tržišta osiguranja. Svaki osiguratelj sastavlja svoje opće uvjete osiguranja odgovornosti marine te u njima definira predmet osiguranja odgovornosti, štete isključene iz osiguranja, postupak prijave i naknade štete te ostale uvjete.

Uz zakonske i autonomne pravne izvore osiguranja odgovornosti marine ovdje valja spomenuti i pravne izvore osiguranja Europske unije (u nastavku: EU). Posebno, kada se radi o osiguranju odgovornosti marine, treba uzeti u obzir europsko zakonodavstvo koje se odnosi na neživotna (imovinska) osiguranja, a tu dominiraju propisi iz područja statusnog prava osiguranja, propisi o tržišnoj utakmici i propisi o zaštiti potrošača koji nisu izravno relevantni za temu ovog rada.<sup>57</sup>

Konačno, usporedimo li pravni okvir hrvatskog i engleskog prava koji se primjenjuje na osiguranje odgovornosti marine, primjetit ćemo da imaju dosta dodirnih točaka. Ni u hrvatskom, ni u engleskom pravu ne postoji zakonski propis koji sadrži specijalne odredbe o osiguranju odgovornosti marine. Odredbe o osiguranju ove vrste ne sadrži PZ, kao ni *Marine Insurance Act 1906*. Najvećim dijelom osiguranje odgovornosti marine regulira hrvatski ZOO, odnosno *UK Insurance Act 2015*. U hrvatskom i u engleskom pravu najvažnije mjesto na ljestvici

---

<sup>56</sup> Matijević, B., *op. cit.*, str. 293-294.

<sup>57</sup> Što se tiče propisa EU-a o zaštiti potrošača kod ugovora o osiguranju, treba napomenuti da oni nisu izravno relevantni za temu ovog rada, budući da su ugovori o osiguranju odgovornosti marina trgovački ugovori.

pravnih izvora osiguranja odgovornosti marine imaju autonomni pravni izvori: opći uvjeti osiguranja odgovornosti marine. Dakako, na ljestvici pravnih izvora nalazi se sudska i arbitražna praksa, iako osiguratelji rijetko rješavaju sporove sa svojim klijentima pred sudom ili arbitražom, već nastoje eventualne sporove riješiti sporazumno, mirnim putem, izvan suda i arbitraže. Ne smijemo zanemariti ni europsko pravo koje je obvezno za Hrvatsku i Veliku Britaniju, pa i u tom dijelu ove dvije države imaju sličnosti kada je riječ o pravnim izvorima. Iako se Velika Britanija nalazi u postupku *Brexita*,<sup>58</sup> obveza primjene europskog prava postoji dok god je članica EU-a.<sup>59</sup>

### 3.2. Načelo dobrovoljnosti sklapanja ugovora o osiguranju odgovornosti marine

Osiguranje odgovornosti marine, kako u hrvatskom tako i u engleskom pravu, nije obvezno. Zakonski pravni izvori ovih pravnih sustava ne sadrže odredbu o obvezi sklapanja ugovora o osiguranju odgovornosti marine. Stoga se osiguranje odgovornosti marine temelji na načelu dobrovoljnosti.

Uz dobrovoljna osiguranja odgovornosti, poput osiguranja odgovornosti marine, i u hrvatskom i engleskom pravu postoje zakonom propisana obvezna osiguranja. Primjere obveznih osiguranja odgovornosti nalazimo u različitim granama transportnog prava,<sup>60</sup> pa tako i u pomorskom pravu. U hrvatskom pravu, kao najbliže temi ovog rada možemo izdvojiti obvezno osiguranje odgovornosti za vlasnike jahti i brodica za štetu koju upotrebom jahte odnosno brodice mogu nanijeti trećim osobama.<sup>61</sup> Svrha je obveznih osiguranja odgovornosti zaštita šireg javnog interesa, posebno kako bi se oštećenima zajamčio efikasniji sustav naknade pretrpljene štete.

---

58 Izraz *Brexit* rabi se za politički proces i medijsku kampanju koja je povezana s britanskim izlaskom iz EU-a.

59 Britanska vlada najavila je da će do *Brexita* doći 29. ožujka 2019. u 23:00 sata po lokalnom vremenu, a ti će precizni podaci biti uneseni u amandman nacрта zakona o istupanju iz EU-a, koji se nalazi u izradi u parlamentu, <https://dnevnik.hr/vijesti/svijet/brexit-odredjen-datum-izlaska-velike-britanije-iz-eu-ropske-unije---495643.html> (pristupljeno 27. prosinca 2018.).

60 Npr. obvezno osiguranje od automobilske odgovornosti za štetu u engleskom pravu uređuje čl. 143. – 162. *Road Traffic Acta 1988*. Primjere obveznih osiguranja odgovornosti u hrvatskom pravu vidjeti u Zakonu o obveznim osiguranjima u prometu, Narodne novine br. 151/2005, 36/2009, 75/2009, 76/2013, 152/2014; isto Belanić, L. u Gorenc, V. (ur.), *Komentar Zakona o obveznim odnosima*, Narodne novine, Zagreb, 2014., str. 1444-1445. Obvezna osiguranja u hrvatskom pomorskom pravu predviđena su PZ-om, ali i nizom međunarodnih pomorskih konvencija, a odnose se na građanskopravnu odgovornost brodaru za štetu (onečišćenje mora uljem koje se prevozi kao teret na brodu ili uljem iz brodskih tankova, smrt i tjelesna ozljeda putnika na brodu, troškovi uklanjanja podrtine).

61 Vidi čl. 41. Zakona o obveznim osiguranjima u prometu.



Iako se ugovaranje osiguranja odgovornosti marine temelji na načelu dobrovoljnosti, u hrvatskoj pravnoj literaturi bilo je prijedloga da sklapanje ugovora o osiguranju odgovornosti marine bude obvezno. Predloženo je da se pravnim propisom koji određuje minimalne uvjete osnivanja i djelatnosti marine propiše obveza sklapanja odgovarajućeg ugovora o osiguranju odgovornosti marine. U obrazloženju ovog prijedloga ističe se postojanje visokog rizika odgovornosti kojima su marine izložene u svom redovitom poslovanju, brojnost plovila u marinama i njihova velika imovinska vrijednost, kao i velik broj osoba koje borave na plovilima i ostalim prostorima u okviru marina.<sup>62</sup> Premda ovakav prijedlog do danas nije usvojen te ne postoji propis o obveznom osiguranju odgovornosti marine, u praksi sve hrvatske marine redovito ugovaraju osiguranje svoje građanskopravne odgovornosti, jer je to jednostavno *conditio sine qua non* za njihovo normalno funkcioniranje na tržištu i neizostavan faktor upravljanja rizicima poslovanja. Osim toga, važeća polica osiguranja odgovornosti iz djelatnosti i opće građanskopravne odgovornosti bitan je uvjet svakog ugovora o koncesiji kojeg se marina dužna pridržavati za sve vrijeme trajanja tog ugovora. Nadalje, svaki ugovor o kreditiranju ili drugoj vrsti financiranja projekata marina nužno podrazumijeva obvezu ugovaranja i održavanja na snazi svih uobičajenih primjerenih imovinskih osiguranja, uključujući i osiguranje odgovornosti marine. K tome treba uzeti u obzir da je svaka marina kao zaseban gospodarski subjekt posebna po pitanju procjene rizika i specifičnih potreba u pogledu osiguranja, a koje ovise o čitavom nizu faktora, kao što su lokacija; kapacitet; kategorizacija; struktura korisnika; struktura flote s obzirom na vrstu, dimenzije, zastave ili namjenu plovila, udio čarter plovila na stalnom vezu; razina sigurnosnog nadzora; struktura i kvaliteta upravljanja; poslovno iskustvo; vrste i broj usluga koje ima u ponudi; model ugovora o vezu koji primjenjuje; prisustvo drugih gospodarskih subjekata i pružatelja usluga u okviru marine i dr. Stoga je teško govoriti o eventualnom zajedničkom minimalnom standardu obveznog osiguranja za marine, u smislu minimalnih svota osiguranja odgovornosti, maksimalnih iznosa odbitnih franšiza, standardnim ograničenjima i isključenjima iz osiguranja i sl. Slijedom navedenog, smatramo da propisivanje obveznog osiguranja odgovornosti marine ne bi bilo svrsishodno te se zalažemo za očuvanje načela dobrovoljnosti ove vrste osiguranja u domaćem pravu, uz standardizaciju općih uvjeta osiguranja odgovornosti marine i općih uvjeta ugovora o vezu.

Raspravu na temu zakonskog reguliranja obveznog osiguranja odgovornosti marine u literaturi na engleskom jeziku nismo pronašli. Prema navodima osiguratelja

<sup>62</sup> Padovan, *Odgovornost luke nautičkog turizma...*, *op. cit.*, str. 26-27.

s engleskog tržišta, svaka marina za sebe, uzimajući u obzir rizike kojima je izložena, donosi odluku o osiguranju svoje odgovornosti i to čini u cilju zaštite vlastitih interesa i odgovornosti prema korisnicima usluga, trećima te okolišu. Eventualno normiranje obveznog ugovora o osiguranju odgovornosti marine, prema navodima osiguratelja s engleskog tržišta, poskupilo bi poslovanje marine i postavilo bi osiguratelje u dominantan položaj u odnosu na osiguranike, te bi stvorilo osnovu za povećanje cijena usluga marine.

### 3.3. Okolnosti značajne za procjenu rizika osiguranja odgovornosti marine

Kod procjene rizika osiguranja odgovornosti marine osiguratelji s hrvatskog i engleskog tržišta najčešće se oslanjaju na upitnike upućene marinama. Pitanja u upitniku kreću se od uvodnih, općih informacija o marini (naziv, sjedište, odgovorna osoba, broj vezova, broj plovila na vezu i sl.) do onih posvećenih opisu djelatnosti koje marine žele osigurati (*full details of business activities to be insured*). Posebna pozornost posvećena je pitanjima organizacije sigurnosne i protupožarne zaštite u marini.<sup>63</sup> Neka od pitanja u dijelu sigurnosne i protupožarne zaštite odnose se na provjeru postojanja zaštitarske službe, CCTV sistema, alarma, detektora požara i sl. Osiguratelji se pri procjeni rizika oslanjaju i na dostupne informacije s interneta, a često provode i inspekcije u marinama koje uzimaju u pokriće te pritom provjeravaju položaj mikrolokacije, otvorenost prema vjetrovima, ograđenost marine i sl. Kod procjene rizika osiguranja odgovornosti marine posebna pozornost daje se i analizi sadržaja ugovora o vezu između marine i korisnika usluge. Nerijetko osiguratelji ističu svoje nezadovoljstvo sadržajem ugovora o vezu koji marine sklapaju s korisnicima usluga. Smatraju da u ugovoru nedostaje jasno određenje odgovornosti stranaka iz ugovora o vezu pa u pojedinim slučajevima nije jasno odgovara li marina za nastalu štetu. Osiguratelji provjeravaju i interne propise marine: opće uvjete poslovanja marine, pravilnike o redu u marini i sl., a prema potrebi, kod procjene rizika „ulaze” i u sustav upravljanja kvalitetom marine.

Prema općim uvjetima osiguranja odgovornosti marine hrvatskih i engleskih osiguratelja, dužnost je marine pri sklapanju ugovora o osiguranju prijaviti

---

63 U okviru rada na projektu DELICROMAR dio istraživanja posvećen je sigurnosnoj zaštiti hrvatskih marina. Opširnije o sigurnosnoj zaštiti Pavliček, J.; Padovan, A. V.; Pijaca, M., *Criminological and Legal Aspects of Croatian Ports and Marinas Security, Book of Proceedings, Twelfth Biennial International Conference Criminal Justice and Security in Central and Eastern Europe: From Common Sense to Evidence-based Policy-making*, Meško, G. et al. (ur.), University of Maribor Press, Maribor, 2018., str. 469-484; isto Jović, H.; Mudrić, M., *Sigurnosna i privatna zaštita morskih luka u Republici Hrvatskoj, Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, vol. 57, br. 172, 2018., str. 205-252.

osiguratelju sve okolnosti značajne za procjenu rizika, a koje su joj poznate ili joj nisu mogle ostati nepoznate. Ako je marina namjerno učinila netočnu prijavu, prešutjela podatke u upitniku ili namjerno prešutjela okolnosti takve naravi da osiguratelj ne bi sklopio ugovor o osiguranju odgovornosti marine da je znao za pravo stanje stvari, osiguratelj ima pravo zahtijevati poništenje ugovora o osiguranju odgovornosti marine. U slučaju poništenja ugovora osiguratelj također ima pravo zadržati i naplatiti premije osiguranja za razdoblje do dana podnošenja zahtjeva za poništenje ugovora. Obvezan je i platiti osigurarinu ako do dana podnošenja zahtjeva za poništenje ugovora nastupi osigurani slučaj.

Prema nekim općim uvjetima osiguranja odgovornosti marine s hrvatskog i engleskog tržišta, osigurateljevo pravo na poništenje ugovora o osiguranju odgovornosti marine prestaje protekom tri mjeseca od dana saznanja za netočnost prijave ili prešućivanje osiguranika.

### **3.4. Ugovaranje osiguranja odgovornosti marine u poslovnoj praksi**

Specifičnost ugovaranja osiguranja odgovornosti marine u poslovnoj praksi hrvatskih osiguratelja jest da se posebnom policom osiguranja osigurava odgovornost marine iz djelatnosti prema korisnicima usluge marine. Riječ je o polici osiguranja odgovornosti koja proizlazi iz temeljne djelatnosti marine. U ovoj se polici navode osnovna pokrića koja su ugovorena osiguranjem.

Nadalje, osiguranje od javne (izvanugovorne) odgovornosti marine prema trećima<sup>64</sup> u poslovnoj praksi osiguratelja s hrvatskog tržišta osigurava se drugom, posebnom policom osiguranja. Ova policica pokriva odgovornosti koje nisu vezane uz djelatnost marine. Istom se policom pokriva i osiguranje odgovornosti marine za štete uslijed onečišćenja okoliša, a najčešće i odgovornosti marine prema svojim zaposlenicima.

Prema poslovnoj praksi osiguratelja s hrvatskog tržišta, uobičajeno se sklapa posebna policica osiguranja odgovornosti marine iz djelatnosti kojom se kao osnovno pokriće osigurava odgovornost marine za štete na plovilima dok se nalaze pod nadzorom marine zbog čuvanja, popravka, preinake, održavanja i sl., kao i na plovilima koja su upućena izvan područja marine na popravak i radove koji se nisu mogli obaviti na području marine. Kao osnovno pokriće osigurane su i štete na plovilima za vrijeme probne vožnje. Općim uvjetima osiguranja odgovornosti marine propisan je radius kretanja plovila za probne vožnje unutar kojeg

---

<sup>64</sup> Pojam *treća osoba*, prema općim uvjetima osiguranja odgovornosti marine hrvatskih osiguratelja, podrazumijeva osobu koja nije subjekt ugovora o osiguranju, odnosno osobu čija odgovornost nije pokrivena osiguranjem.

su pokrivena štete. Policom osiguranja odgovornosti marine iz djelatnosti u okviru osnovnog pokrića osigurane su i štete na demontiranim dijelovima plovila. Osigurane su i štete nastale zbog provalne krađe stvari na plovilu dok se nalaze na području marine, međutim, prema općim uvjetima osiguranja odgovornosti marine, obično su iz osnovnog pokrića isključene štete na radio i TV prijemnicima, fotoaparatom, kamerama, dalekozorima i sl. U okviru osnovnog pokrića osigurane su i štete zbog smrti ili tjelesne ozljede osoba koje su posljedica djelatnosti marine, međutim, iz osnovnog pokrića isključene su osobe koje su zaposlenici marine. Osnovnim pokrićem osigurane su i štete na imovini trećih, međutim, obično su isključene štete na imovini kooperanata marine. Prema poslovnoj praksi osiguratelja s hrvatskog tržišta, obično su osigurane štete koje se javljaju u vidu čišćenja onečišćenih plovila i plaže oko mjesta onečišćenja ako je ono uzrokovano istjecanjem goriva ili maziva iz plovila preuzetog na čuvanje i održavanje u marini. Konačno, prema poslovnoj praksi hrvatskih osiguratelja, obično su u okviru osnovnog pokrića osigurane i štete nastale kao posljedica servisno-uslužne djelatnosti marine, s tim da se za obavljanje servisnih usluga marine mora ispostaviti ispravan račun s detaljnim popisom obavljenih popravaka i radova, utrošenog materijala te ugrađenih dijelova.

Za razliku od poslovne prakse osiguratelja s hrvatskog tržišta, englesko tržište osiguranja odgovornosti marine najčešće marinama nudi paket pokrića odgovornosti koji se kreira prema potrebama pojedine marine. Navedeni paketi, uz osiguranje odgovornosti za štete iz temeljne djelatnosti marine (*core business*), a to je pružanje usluge veza za plovila, uključuju i odgovornost brodograditelja (*ship repairers liability*), odgovornost prema trećima (*third party liability*)<sup>65</sup> i tzv. CGL odgovornost (*Commercial General Liability*). CGL odgovornost ili opće osiguranje odgovornosti za poduzetnike standardna je policna osiguranja koja se izdaje osiguranicima, u prvom redu pravnim osobama kako bi se zaštitile od odgovornosti za tjelesne ozljede (*bodily injury*)<sup>66</sup> i oštećenje imovine (*property damage*) koje mogu nastati u prostorijama društva u vezi s obavljanjem djelatnosti.<sup>67</sup> Paket pokrića osiguranja odgovornosti marine na engleskom

65 Opći uvjeti osiguranja odgovornosti marine osiguratelja s engleskog tržišta opisuju treću osobu (*third party*) kao: „any company, entity or person other than you or your employees”. Pojam *you* podrazumijeva osiguranika, tj. stranu ugovora o osiguranju odgovornosti, konkretno marinu. Ponekad se u općim uvjetima osiguranja odgovornosti marine pojam *third party* definira i kao: „person other than the Insured as defined herein”.

66 Opći uvjeti osiguranja odgovornosti marine osiguratelja s engleskog tržišta definiraju pojam *bodily injury* kao fizičku ili mentalnu ozljedu, uključujući slučajnu smrt, zaraznu bolest ili bolest („physical or mental injury, including accidental death, disease or illness”).

67 Malecki, D.; Flitner, A. L.; Smith, H. E., *Commercial General Liability Coverage Guide*, Commercial Lines Series, 12<sup>th</sup> edition, The National Underwriter Company, a division of ALM Media, LLC, 2001.

tržištu uključuje i odgovornost marine prema zaposlenicima (*employee coverage*). Naime, prema engleskom pravu, obvezno je osiguranje odgovornosti poslodavca za štetu koju pretrpi zaposlenik na radu ili u vezi s radom.<sup>68</sup> Obveznik osiguranja je poslodavac, dok su treće oštećene osobe isključivo zaposlenici, tj. osobe koje su zaposlene na temelju ugovora o radu.<sup>69</sup> Opći uvjeti osiguranja odgovornosti marine s engleskog tržišta u uvodnim definicijama određuju pojam *zaposlenik*. Riječ je o osobi koja pod „kontrolom i nadzorom obavlja poslove iz predmeta djelatnosti marine“.

Prema poslovnoj praksi osiguratelja s engleskog tržišta, mnogi osiguratelji kombiniraju odgovornosti s liste iz paketa pokrića u jedinstvenom ugovoru o osiguranju odgovornosti marine. Odgovornosti koje se osiguravaju ovise o potrebama svake pojedine marine.

Ugovaranje osiguranja odgovornosti marine osiguratelja s hrvatskog i engleskog tržišta razlikuje se po tome što hrvatski osiguratelji posebnom policom osiguravaju odgovornost marine prema korisnicima (osiguranje odgovornosti koja proizlazi iz temeljne djelatnosti marine), dok drugom posebnom policom osiguravaju javnu, tj. izvanugovornu odgovornost marine (odgovornost prema trećima). Osiguratelji s engleskog tržišta strankama nude paket pokrića odgovornosti iz kojeg kombiniraju odgovornosti s liste iz paketa pokrića u jedinstvenom ugovoru o osiguranju tj. nude „jedinstven proizvod osiguranja“ za marine.

Paket pokrića odgovornosti osiguratelja s engleskog tržišta uključuje, među ostalim, i osiguranje odgovornosti brodograditelja (*ship repairers liability*). Osiguratelji s hrvatskog tržišta općim uvjetima osiguranja odgovornosti marine isključuju štete iz tzv. sporednih djelatnosti marine koje obavljaju druge pravne ili fizičke osobe na temelju potkoncesije, ali pokrivaju odgovornost marine za štete nastale kao posljedica servisno-uslužne djelatnosti marine, ako sama marina pruža takve usluge korisnicima i za njih ispostavlja račun. Osiguratelji s hrvatskog tržišta, nadalje, imaju i posebne uvjete osiguranja odgovornosti brodograditelja, dok je zakonsko reguliranje ugovora o osiguranju odgovornosti brodograditelja predviđeno PZ-om.

68 *Employers Liability (Compulsory Insurance) Act 1969* i *Statutory Instruments 1998*, no. 2573, dostupno na <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1969/57/contents> (*Employers Liability (Compulsory Insurance) Act 1969*) i <http://www.legislation.gov.uk/uksi/1998/2573/made> (*Statutory Instruments 1998*, no. 2573) (pristupljeno 3. studenog 2018.).

69 Lewis, R., *The Relationship Between Tort Law and Insurance in England and Wales*, Wagner, G. (ur.), *Tort Law and Liability Insurance*, Springer Verlag, Wien/New York, 2005., str. 54., toč. 14. i 15. citirano prema Belanić, L., *Obvezna osiguranja od odgovornosti izvan djelatnosti prometa i prijevoza u hrvatskom i poredbenom pravu, s osvrtom na određivanje obveznika sklapanja osiguranja i kruga trećih osoba*, *Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci*, vol. 30, br. 1, 2009., str. 589.

Kada je riječ o osiguranju odgovornosti marine prema vlastitim zaposlenicima, pojam *zaposlenici* prema općim uvjetima osiguranja odgovornosti marine osiguratelja s hrvatskog tržišta podrazumijeva osobe zaposlene na određeno ili neodređeno vrijeme, zatim osobe s kojima je sklopljen ugovor o djelu ili studentski ugovor, te sezonske radnike. Prema poslovnoj praksi osiguratelja s hrvatskog tržišta, štete zbog smrti ili tjelesne ozljede zaposlenika pokrivena su osiguranjem odgovornosti marine samo ako je to policom osiguranja posebno ugovoreno te ako je plaćena dodatna premija. Osiguratelji s hrvatskog tržišta odgovornost marine prema zaposlenicima obično osiguravaju u okviru police osiguranja od javne (izvanugovorne) odgovornosti, tj. odgovornosti prema trećima. Neke police osiguranja odgovornosti marine prema zaposlenicima sadrže napomenu o obvezi primjene posebnog ugovora o poslovnoj suradnji i osiguranju između osiguratelja i marine koji je sastavni dio police osiguranja odgovornosti marine, a koji detaljno regulira obveze osiguratelja i marine u slučaju štete koju zaposlenik marine trpi na radu ili u vezi s radom.

Prema hrvatskoj i engleskoj poslovnoj praksi osiguranja odgovornosti marine, najveći je broj likvidiranih šteta na plovilima nastao kao posljedica nevremena, požara, potonuća i prevrnuća, a nisu rijetke ni štete koje korisnici veza ili treće osobe trpe zbog tjelesne ozljede koje su posljedica pada s gata ili rive, tzv. *slip and fall accidents*.

### 3.5. Visina osiguranja odgovornosti marine

Osiguranje odgovornosti marine ugovara se na određenu svotu osiguranja, koja predstavlja gornju granicu obveze osiguratelja. Ugovorena svota osiguranja obično se primjenjuje po jednom osiguranom slučaju, odnosno za sve štete proizašle iz jednog osiguranog slučaja. Osiguratelji s marinom ponekad ugovaraju posebne osigurane svote za štete iz ugovorne odnosno izvanugovorne odgovornosti marine.

U osiguranju odgovornosti marine uobičajeno je i ugovaranje franšize (*deductible*) tj. ugovorenog samopridržaja. Ako je ugovoreno da marina sama snosi dio štete, iznos osigurnine će se, kada nastupi osigurani slučaj, utvrditi tako da osiguranik snosi dio štete u visini franšize tj. ugovorenog samopridržaja. Radi se o vidu sudjelovanja marine u šteti i ono mora biti navedeno u polici osiguranja odgovornosti marine. U praksi osiguranja odgovornosti marine najčešće se ugovara odbitna franšiza koja se primjenjuje po štetnom događaju.

Uvidom u sadržaj polica osiguranja odgovornosti marina osiguratelja s hrvatskog tržišta utvrdili smo da unaprijed ugovoreni iznos koji se odbija od naknade

iz osiguranja obično iznosi 10% od štete po događaju te se obično kreće od minimalno 1950 HRK do maksimalno 7650 HRK. Prema praksi osiguratelja s engleskog tržišta, ugovorena odbitna franšiza obično iznosi najviše 10% od štete po štetnom događaju. O ugovorenom iznosu franšize ovisit će visina premije osiguranja. Manji iznos franšize znači veću premiju i obrnuto.

### **3.6. Štete isključene iz osiguranja odgovornosti marine**

Opći uvjeti osiguranja odgovornosti marine osiguratelja s hrvatskog i engleskog tržišta taksativno nabrajaju štete isključene iz osiguranja odgovornosti.

Usporedimo li štete isključene iz osiguranja po općim uvjetima osiguranja odgovornosti marine osiguratelja s hrvatskog tržišta, primijetit ćemo da se negdje nabraja tek nekoliko vrsta isključenih šteta, dok se drugdje opširno nabrajaju štete koje nisu pokrivena osiguranjem.

Uvidom u sadržaj isključenih šteta općih uvjeta osiguranja odgovornosti marine osiguratelja s engleskog tržišta možemo primijetiti pojedinačna isključenja za svaku vrstu odgovornosti marine iz paketa pokrića.

Isključene štete iz osiguranja odgovornosti marine određene općim uvjetima osiguranja odgovornosti marine osiguratelja s hrvatskog i engleskog tržišta možemo svesti na nekoliko sljedećih isključenja, uz napomenu da ćemo se u prikazu isključenih šteta iz prakse engleskih osiguratelja usredotočiti na isključene štete osiguranja odgovornosti iz temeljne djelatnosti marine.

Ugovorom o osiguranju odgovornosti najčešće nisu obuhvaćeni odštetni zahtjevi za štete na plovilima nastali prijevarom, krajnjom (grubom) nepažnjom ili namjerno od strane marine. U nekim se općim uvjetima osiguranja odgovornosti preciznije formulira isto isključenje tako da se u odredbi navodi da osiguranjem nisu pokrivena štete proizašle iz zlonamjernih postupaka osobe s posebnim ovlaštenjem ili grube nemarnosti osiguranika, kooperanata i njihovih radnika.

Iz osiguranja su isključene i štete nastale uslijed štrajka, obustave rada, prouzročene ratom, ratnim operacijama, pobunama, neprijateljstvima ili ratu sličnim događajima, građanskim ratom, revolucijom, ustankom, građanskim nemirima koji nastanu iz takvih događaja, terorističkim djelovanjima tj. aktima terora i drugim aktima nasilja, u pravilu iz političkih pobuna, poduzetim smišljeno s ciljem teškog narušavanja javnog reda, zastrašivanjem i izazivanjem osjećaja straha, panike i osobne nesigurnosti građana, zastrašivanja vlasti ili društva kako bi se postigli ciljevi koji su općenito politički, vjerski ili ideološki.

Predviđena su i isključenja iz pokrića za štete proizašle iz neodržavanja, zapuštenosti, istrošenosti, dotrajalosti, korozije ili oksidacije plovila i/ili pripadajuće opreme plovila, kao i slučajevi štete na plovilu nastale zbog pucanja konopa koji pripada plovilu. Neki opći uvjeti osiguranja odgovornosti marina u nastavku odredbe o isključenju štete proizašle iz zapuštenosti, istrošenosti i dotrajalosti plovila navode da se iste štete isključuju iz osiguranja samo ako je za njih marina (osiguranik) znala ili morala znati. Osiguranjem su isključene i štete uslijed zamrzavanja sistema hlađenja motora plovila.

Nadalje, isključene su i štete nastale zbog skrivenih mana plovila, odnosno kako je to u nekim općim uvjetima osiguranja odgovornosti marine navedeno, štete koje su posljedica skrivene mane i nesposobnosti plovila za plovidbu, ako je marina za njih znala ili je trebala znati primjenom dužne pažnje.

Osiguranjem nisu obuhvaćeni ni odštetni zahtjevi za štete proizašle iz nepridržavanja carinskih, lučkih i drugih upravnih propisa niti oni nastali zbog nepridržavanja propisanog reda marine.

Štete kao što su nestanak bokobrana, sidra, konopa, propelera i druge opreme koju se može demontirati s plovila i bez obijanja tj. upotrebe sile, nisu obuhvaćene osiguranjem.

Osiguranjem obično nisu pokrivena štete nastale na osobnim stvarima korisnika veza, npr. fotoaparatu, radio-aparatu, TV prijemu i dalekozoru, osim onih nastalih uslijed potonuća, požara i eksplozije. Ovim rizicima dodaju se u pokriće štete nastale na navedenim predmetima uslijed provalne krađe i nestanka cijelog plovila za koje je odgovorna marina pod uvjetima da se spomenuti predmeti nalaze u zatvorenim i zaključanim prostorima plovila, da su ključevi plovila predani marini, predmeti evidentirani u inventarnoj listi, a događaj prijavljen policiji. Ako se ne ispuni neki od ovih uvjeta, šteta se ne nadoknađuje iz osiguranja.

Iz osiguranja su obično isključene i štete uslijed krađe umjetnina, predmeta od plemenitih metala, novca, vrijednosnih papira, nakita, ručnih satova veće vrijednosti, mobitela, kamera i sl. Za mnoge od ovih šteta ne odgovara ni sama marina, što proizlazi iz uobičajenih isključenja odgovornosti prema općim uvjetima poslovanja marine (*general terms and conditions*) i odredbama ugovora o vezu.

Iz općih uvjeta osiguranja odgovornosti marine isključene su i štete nastale zbog nestručno izvedene tj. neispravne elektro ili vodovodne instalacije na plovilu, tj. od plovila do priključka na gatu. Isključene su i štete zbog pogrešaka ili propusta koje su bile u nastajanju ili su već nastale prije početka važenja police, neovisno jesu li bile poznate marini ili ne.



Iz osiguranja su isključene i štete nastale na plovilima uslijed tegljenja (*towing service*).

Osiguranjem nisu pokriveni troškovi uklanjanja podrtine (*wreck removal*) ili njezinih dijelova, neovisno je li uklanjanje obavljeno prema naredbi vlasti ili ne.

Isključene su i štete koje nastaju zbog smrzavanja vode, trajnog djelovanja temperature, plinova, pare, vlage, padalina, dima, čađe, prašine, pljesnivosti, potresa i sl., a što ima za posljedicu postupno nastajanje štete.

Neki opći uvjeti osiguranja odgovornosti marine osiguratelja s hrvatskog i engleskog tržišta isključuju i štete koje bi osiguranik mogao imati zbog gubitka poslovnih odnosa, ugleda i sl., te štete posebno prouzročene nastankom slučajeva kakvi su gubitak zarade, danguba i drugi slični gubici zbog nastanka osiguranog slučaja.

Opći uvjeti osiguranja odgovornosti marine ponekad isključuju iz osiguranja štete od glodavaca (npr. miševa) i insekata na plovilu te u prostoru marine, kao i štete od neispravnog proizvoda i proizvoda s nedostatkom.

Neki sadrže i odredbe o isključenju štete iz obavljanja sporednih djelatnosti marine koje su date na obavljanje drugim pravnim i/ili fizičkim osobama temeljem potkoncesije, što je i logično, jer se radi o drugom osigurljivom interesu. Naime, ako je pojedina sporedna djelatnost, primjerice, servis pogonskih strojeva, održavanje, opskrba plovila ili slično, dana u potkoncesiju neovisnom pružatelju tih usluga, onda je osigurljiv interes za osiguranje odgovornosti iz te sporedne djelatnosti na samom pružatelju usluga tj. potkoncesionaru. Dakle, logično je da policia osiguranja odgovornosti marine ne pokriva odgovornost potkoncesionara.<sup>70</sup>

### **3.7. Obveze stranaka iz ugovora o osiguranju odgovornosti marine u vezi s prijavom i naknadom štete**

Kako je naznačeno u općim uvjetima osiguranja odgovornosti marine osiguratelja s hrvatskog i engleskog tržišta, osiguranik je obavezan izvijestiti osiguratelja o nastupu osiguranog slučaja. Opći uvjeti osiguranja odgovornosti marine propisuju rok unutar kojeg je marina obvezna izvijestiti osiguratelja o nastaloj šteti. Najčešće je određen rok od tri dana od dana kada je osiguranik saznao za štetu. Prema nekim općim uvjetima osiguranja odgovornosti marine, u slučaju štete od onečišćenja ili zagađenja (*pollution or contamination*), da bi osiguratelj bio u obvezi naknaditi štetu, ista se mora otkriti u roku 120 sati od trenutka kada se dogodila te se mora prijaviti u roku 60 dana od trenutka kada je otkrivena.

---

<sup>70</sup> Vidi još o tome *supra* t. 3.1.

Obično se općim uvjetima odgovornosti marine određuje obveza osiguranika da u prijavi štete navede sve podatke koji su mu u trenutku prijave štete poznati, a posebno treba opisati događaj, navesti datum i mjesto nastanka štete, ime odnosno naziv oštećenika, utvrđeni ili predmnijevani uzrok štete te visinu odštetnog zahtjeva kojega bi oštećenik mogao postaviti. U prijavi je osiguranik obavezan navesti moguće posljedice i podatke o poduzetim mjerama s ciljem smanjenja, odnosno sprečavanja proširenja štete. Kada osiguranik zaprimi oštećenikov odštetni zahtjev dužan ga je bez odlaganja s potrebnom dokumentacijom proslijediti osiguratelju uz pisano obrazloženje i posebno navedenu opasku o svojoj obvezi odnosno odgovornosti za nastalu štetu. Na osigurateljev zahtjev marina je dužna pružiti svaku pomoć pri prikupljanju dokaza i informacija u vezi s nastalom štetom, osigurati svjedoke i očevice nastalog događaja i s osigurateljem sudjelovati u vođenju postupka za obranu od neutemeljenih i/ili neprimjereno visokih odštetnih zahtjeva.

Kada primi prijavu o nastalom osiguranome slučaju osiguratelj je obavezan odmah, a prema nekim općim uvjetima osiguranja odgovornosti marine najkasnije u roku tri dana, pristupiti izvidu, utvrđivanju i procjeni štete, a ako to ne učini, osiguranik može početi uklanjati štetu uz uvjet da prije toga osiguranikovo povjerenstvo utvrdi uzrok nastanka osiguranog slučaja i opseg oštećenja. Osiguranik može, uz uvjet da za to prethodno dobije pisanu osigurateljevu suglasnost, i prije isteka propisanog roka početi uklanjati štetu ako je to prijeko potrebno radi nastavka redovite djelatnosti marine. Ako se iz odštetnog zahtjeva i njemu priloženih dokumenata utvrdi osiguranikova odgovornost i osigurateljeva obveza za nastalu štetu, kao i visina odštete, osiguratelj je obavezan štetu isplatiti bez odlaganja. Rok unutar kojeg je osiguratelj dužan isplatiti štetu, prema općim uvjetima osiguranja odgovornosti marine osiguratelja s hrvatskog i engleskog tržišta, iznosi 14, negdje i 30 dana, od dana primitka svih potrebnih dokumenata iz kojih se može utvrditi obveza iz osiguranja. Osiguratelj ima pravo utvrditi narav, uzrok, opseg i visinu štete, zatim, nadzirati popravak, odnosno saniranje štete te tražiti da obračun štete ili račun popravka pregleda i potvrdi vještak.

Kod naknade štete trećim osobama, osiguratelj odgovara za štetu nastalu osiguranim slučajem samo ako treća oštećena osoba u pisanom obliku zahtijeva njezinu naknadu. Pri isplati štete na plovilu obično se ne obračunava odbitak iz naslova „novo za staro“, osim ako bi se tako znatno povećala vrijednost popravljenog predmeta. U tom slučaju odbija se iznos tako dobivene uvećane vrijednosti. Ako osiguranik neopravdano odugovlači s popravkom štete, osiguratelj ima pravo smanjiti iznos naknade za onaj dio za koji se cijena popravka povećava u usporedbi s nižom cijenom koja se eventualno mogla postići da je popravak bio

obavljen u razumnom roku. Ako se šteta obračunava prema nagodbi, a ne prema računima popravka, prema nekim općim uvjetima osiguranja odgovornosti marine predračunska se vrijednost popravka smanjuje.

U osiguranju odgovornosti marine za postojanje osigurateljeve obveze isplate naknade štete nije uvjet da osiguranik prethodno isplati odštetu trećoj osobi. Budući da je osiguranje odgovornosti marine neobvezno, tj. temelji se na načelu dobrovoljnosti, ugovorom se može predvidjeti da je osiguratelj obvezan isplatiti naknadu iz osiguranja tek kada osiguranik prethodno obešteti treću osobu. Ugovorna odredba s takvim učinkom, tzv. *pay to be paid* odredba, nalazi se u općim uvjetima osiguranja odgovornosti marine osiguratelja s engleskog tržišta te je valjana i prema engleskom pravu. Također, tzv. *pay to be paid* odredba valjana je i prema hrvatskom pravu kod ugovora o dobrovoljnom osiguranju odgovornosti (čl. 964. ZOO-a).<sup>71</sup>

### 3.8. Problematika izravne (direktne) tužbe treće oštećene osobe prema osiguratelju

Izravna (direktna) tužba pojmovno znači zakonsko pravo osobe koja je pretrpjela štetu događajem za koji odgovara osiguranik, a koja osoba nije subjekt ugovora o osiguranju (treća osoba), da može neposredno od osiguratelja osiguraničeve odgovornosti zahtijevati naknadu te štete.<sup>72</sup>

U engleskom pravu izravna tužba je rijetka iznimka. Prema *Third Parties [Rights against Insurers] Act 1930*,<sup>73</sup> dozvoljena je samo u slučaju likvidacije ili stečaja osiguranika. U ostalim slučajevima štetnik je dužan najprije naknaditi štetu oštećenoj osobi, a tek zatim osiguratelj naknađuje osiguraniku iznos koji je ovaj isplatio na ime naknade štete oštećenoj osobi s temelja svoje odgovornosti pokrivene osiguranjem (*pay to be paid principle*).<sup>74</sup>

Iako je u engleskom pravu izravna tužba iznimka, u engleskoj sudskoj praksi nalazimo primjere sudskih sporova između treće oštećene osobe i osiguratelja povodom izravne tužbe iz ugovornog odnosa osiguranja odgovornosti.<sup>75</sup>

---

71 Pavić, D., *Ugovorno pravo osiguranja, Komentar zakonskih odredaba*, Tectus, Zagreb, 2009., str. 327.

72 Pavić, *Pomorsko osiguranje...*, op. cit., str. 429.

73 Dostupno na <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/Geo5/20-21/25/contents> (pristupljeno 20. listopada 2018.).

74 Padovan, *Ulloga pomorskog osiguranja...*, op. cit., str. 354.

75 Primjer je presuda engleskog Doma lordova u predmetima *The Fanti* and *The Padre Island*, [1990] 2 Lloyd's Rep. 191.

U hrvatskom pravnom sustavu pravo na izravnu tužbu protiv osiguratelja propisuje ZOO (čl. 965.). Ovo pravo postoji kod svih osiguranja odgovornosti koji podliježu primjeni odredaba ZOO-a o ugovoru o osiguranju te u pravilu kod svih obveznih osiguranja, bez izuzetka i posebnih uvjeta, pa se može postaviti pitanje je li takvo rješenje primjereno za dobrovoljna osiguranja u kojima ne postoji element općeg interesa.<sup>76</sup>

Prema odredbama čl. 965. ZOO-a, iz osiguranja odgovornosti, treća oštećena osoba može zahtijevati neposredno od osiguratelja naknadu štete koju je pretrpjela događajem za koji odgovara osiguranik, ali najviše do iznosa osigurateljeve obveze. Oštećenik ima, od dana kada se dogodio osigurani slučaj, vlastito pravo na naknadu iz osiguranja te je svaka kasnija promjena u pravima osiguranika prema osiguratelju bez utjecaja na pravo oštećenika na naknadu. Izravno tuženi osiguratelj ima pravo isticati sve prigovore koje bi protiv oštećenika mogao isticati osiguranik, u našem slučaju marina, da je bila tužena za naknadu štete, jer obveza osiguratelja postoji samo ako postoji odgovornost osiguranika koja je predmet osiguranja. Međutim, osigurateljevo pokriće može biti opsegom uže od odgovornosti marine, odnosno može biti ograničeno na svotu osiguranja koja je niža od ukupne štete, pa osiguratelj u pravilu može isticati prigovore koje ima temeljem ugovora o osiguranju odgovornosti marine (npr. može se pozivati na štete isključene iz osiguranja, na odbitnu franšizu, na svotu osiguranja koja je niža od ukupnog iznosa štete itd.). S obzirom na to da se radi o dobrovoljnom osiguranju, osiguratelj smije u postupku po izravnoj tužbi istaknuti samo prigovore koji su nastali prije nego se dogodio osigurani slučaj.<sup>77</sup>

Pravo na izravnu tužbu propisuju i opći uvjeti osiguranja odgovornosti marine nekih osiguratelja s hrvatskog tržišta. Prema tim uvjetima, oštećena osoba

76 Opširnije Pavić, D., Pravni položaj oštećenika u pravnom odnosu iz osiguranja od odgovornosti, *Svijet osiguranja*, vol. 3, br. 3, 2000., str. 40-48; Orešković, L., Dobrovoljno osiguranje odgovornosti: status oštećenika, pravo na direktnu tužbu, dopušteni prigovori osiguratelja, zastara prava prema hrvatskom pravu, s osvrtom na konvencijska rješenja, *Osiguranje*, br. 1-2, 2004., str. 11-24; Padovan, A. V., Direct Action of a Third Party against the Insurer in Marine Insurance with a Special Focus on the Developments in Croatian Law, *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, vol. 42, br. 157, 2003., str. 35-82; Tomljenović, V., Izravna tužba u pomorskim sporovima – izbor mjerodavnog prava, *Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci, Supplement 2*, 2002., str. 81-110. Kod nas je za ugovore o pomorskom osiguranju odgovornosti po prvi put uvedeno opće pravo na direktnu tužbu Pomorskim zakonom iz 1994. godine, Narodne novine br. 17/1994 (vidi čl. 756. PZ 1994). To je izazvalo mnoge rasprave i prijepore u pravnoj literaturi, pomorskopravnoj struci i sudskoj praksi koji su u konačnici rezultirali ukidanjem općeg prava na direktnu tužbu i uvođenjem posebnog prava na direktnu tužbu kod osiguranja odgovornosti za smrt, tjelesnu ozljedu i oštećenje zdravlja člana posade te kod obveznih pomorskih osiguranja odgovornosti brodarica novelom Pomorskog zakonika iz 2004., Narodne novine br. 181/2004 (vidi čl. 743. PZ-a).

77 Padovan, *Odgovornost luke nautičkog turizma...*, op. cit., str. 29.

može zahtijevati izravno od osiguratelja naknadu štete koju je pretrpjela događajem za koji odgovara osiguranik, ali najviše do iznosa osigurane svote umanjene za iznos ugovorene odbitne franšize tj. ugovorenog samoprizržaja.

Po hrvatskom pravu iznimku od primjene prava na izravnu tužbu kod osiguranja odgovornosti marine predstavljaju slučajevi odgovornosti marine za štetu na plovilu primljenom na popravak ili servis, dakle riječ je o štetama iz brodogopravljačke odgovornosti marine. Kako je već ranije opisano, hrvatski osiguratelji svojim općim uvjetima često uključuju ovu vrstu odgovornosti u osiguranje odgovornosti marine na koje se u pravilu primjenjuju odredbe ZOO-a o ugovoru o osiguranju. Međutim, posebne odredbe iz ZOO-a o osiguranju odgovornosti, uključujući i odredbu o pravu na izravnu tužbu iz čl. 965. ZOO-a, ne primjenjuju se na ugovor o osiguranju odgovornosti marine u dijelu u kojem se on odnosi na odgovornost marine za štetu na plovilima primljenim na popravak ili servis jer se u tom dijelu radi o pomorskom osiguranju odgovornosti brodogopravljača koje uređuje PZ. Budući da se na ugovor o osiguranju odgovornosti marine za štetu na plovilu primljenom na popravak ili servis ne primjenjuju posebne odredbe ZOO-a, nije dopuštena ni izravna tužba protiv osiguratelja odgovornosti jer se radi o pomorskom osiguranju koje ne dopušta izravnu tužbu protiv osiguratelja odgovornosti brodogopravljača. Slično tome, marina se u sklopu obavljanja svoje poslovne djelatnosti može naći u ulozi vlasnika odnosno korisnika plovila, pa istim ugovorom o osiguranju odgovornosti marine može biti pokrivena odgovornost koja proizlazi iz uporabe plovila koja joj služe u poslovanju (npr. intervencijska i radna plovila). Tu se po prirodi posla radi o osiguranju odgovornosti brodarica odnosno osiguranju odgovornosti vlasnika i korisnika brodice ili jahte, pa su u tom dijelu za ugovor o osiguranju odgovornosti marine relevantne odredbe PZ-a o pomorskom osiguranju odgovornosti (čl. 743. – 745. PZ-a). U slučaju štete iz osiguranja odgovornosti marine koja je nastala uporabom marininih radnih ili intervencijskih plovila, izravna tužba treće oštećene osobe u pravilu nije dopuštena (čl. 743. st. 2.).<sup>78</sup>

---

78 Navedeno se ne odnosi na štete pokrivena obveznim osiguranjem odgovornosti vlasnika odnosno korisnika brodice ili jahte po Zakonu o obveznim osiguranjima u prometu, na štete uslijed smrti, tjelesne ozljede ili oštećenja zdravlja člana posade, te na štete iz odgovornosti vlasnika broda za koje je propisano obvezno osiguranje, a u kontekstu ovog rada relevantno je obvezno osiguranje odgovornosti za onečišćenje mora uljem iz brodskih tankova (PZ, čl. 823.e) te za troškove obveznog uklanjanja podrtine (PZ, čl. 840.p).

## 4. ZAKLJUČAK

Kada je riječ o pravnom okviru koji se primjenjuje na osiguranje odgovornosti marine, hrvatsko i englesko pravo imaju dodirnih točaka. Ni jedno od izabranih prava ne sadrži zakonski pravni izvor koji bi kao *lex specialis* regulirao osiguranje odgovornosti marine. Odredbe o osiguranju odgovornosti marine ne sadrži ni PZ, hrvatski temeljni pravni izvor za pomorska osiguranja, ni *Marine Insurance Act 1906*, engleski temeljni pravni izvor za pomorska osiguranja. Osiguranje odgovornosti marine u hrvatskom pravu najvećim dijelom uređuje ZOO. Na osiguranje odgovornosti marine primjenjuju se opće i posebne odredbe ZOO-a unutar naslova „Ugovor o osiguranju“ (odsjek 27. ZOO-a) gdje se nalaze odredbe o osiguranju odgovornosti. U engleskom pravu osiguranje odgovornosti marine najvećim dijelom uređuje *UK Insurance Act* iz 2015. godine. Isti Zakon primjenjuje se na sve trgovačke ugovore o osiguranju, a ugovor o osiguranju odgovornosti marine jest trgovački ugovor i spada u polje primjene *UK Insurance Acta 2015*. Iako nije uređeno PZ-om i *Marine Insurance Actom 1906*, osiguranje odgovornosti marine u posebnoj je vezi s nekim pomorskim osiguranjima, poglavito s osiguranjem broдика i jahti, osiguranjem odgovornosti brodopopravljača i osiguranjem odgovornosti brodara odnosno vlasnika ili korisnika brodice ili jahte. Ova „veza“, posebno u hrvatskom pravu, dolazi do izražaja kada se radi o pravu na izravnu tužbu treće oštećene osobe protiv osiguratelja koju propisuje ZOO. Iznimno, kada je riječ o šteti iz brodopopravljačke odgovornosti marine, oštećenik nema pravo na izravnu tužbu protiv osiguratelja odgovornosti jer se radi o pomorskom osiguranju uređenom PZ-om koje ne dopušta izravnu tužbu protiv osiguratelja odgovornosti brodopopravljača. U engleskom pravu izravna tužba je rijetka iznimka tj. dozvoljena je samo u slučaju likvidacije ili stečaja osiguranika, dok je u hrvatskom pravu, prema ZOO-u, dopuštena kod svih osiguranja odgovornosti (i dobrovoljnih i obveznih), a u pomorskim dobrovoljnim osiguranjima odgovornosti primjena instituta izravne tužbe PZ-om nije predviđena.

U predmetu osiguranja odgovornosti marine hrvatskom i engleskom pravu zajedničko je i to što je u oba pravna sustava osiguranje odgovornosti marine neobvezno tj. temelji se na načelu dobrovoljnosti.

Na ljestvici pravnih izvora važno mjesto u reguliranju pravnih odnosa između osiguratelja i marine u hrvatskom i engleskom pravu imaju autonomni pravni izvori tj. opći uvjeti osiguranja odgovornosti marine koji su sastavni dio police osiguranja odgovornosti marine. Osiguratelji s hrvatskog tržišta imaju svoje opće uvjete osiguranja odgovornosti marine; engleski osiguratelji koriste standardne uvjete za marine u kojima objedinjuju uvjete za sve rizike kojima je marina izložena.

U uvodnom dijelu rada postavili smo pitanje postoji li razlika u sadržaju autonomnih pravnih izvora te smo na više mjesta u radu navodili odredbe općih uvjeta osiguranja odgovornosti marine osiguratelja s hrvatskog i engleskog tržišta. Ne postoje jedinstveni opći uvjeti osiguranja odgovornosti marine u hrvatskoj i engleskoj poslovnoj praksi. Odredbe općih uvjeta osiguranja odgovornosti marine iz promatrane poslovne prakse u nekim se dijelovima podudaraju, no, razlike u sadržaju postoje, ne samo među općim uvjetima osiguranja odgovornosti marine osiguratelja s hrvatskog i engleskog tržišta, već i među općim uvjetima osiguranja odgovornosti marine osiguratelja unutar istog tržišta. Stoga smo u radu koristili formulacije „obično” ili „najčešće” u opisivanju i analizi sadržaja općih uvjeta osiguranja odgovornosti marine osiguratelja i hrvatskog i engleskog tržišta.

Iako prikaz pravnog okvira osiguranja odgovornosti marine upućuje na to da hrvatsko i englesko pravo imaju dodirnih točaka, dosta je različita slika hrvatske i engleske poslovne prakse osiguranja odgovornosti marine. Prema poslovnoj praksi osiguratelja s hrvatskog tržišta, posebnom se policom osiguranja osigurava odgovornost marine prema korisnicima; radi se o osiguranju odgovornosti iz temeljne djelatnosti marine. U ovoj se polici navode osnovna pokrića koja su obuhvaćena osiguranjem. Osnovno pokriće najčešće obuhvaća štete na plovilima dok se nalaze pod nadzorom marine zbog čuvanja, popravka, preinake, održavanja i sl., plovilima upućenim izvan područja marine na popravak i radove te za vrijeme probne vožnje, zatim štete na demontiranim dijelovima plovila, štete zbog provalne krađe stvari na plovilu, štete uslijed smrti ili tjelesne ozljede osoba koje su posljedica aktivnosti iz djelatnosti marine, štete na imovini trećih osoba, štete u vidu čišćenja onečišćenih plovila i plaže oko mjesta onečišćenja itd. Prema poslovnoj praksi osiguratelja s hrvatskog tržišta, opća izvanugovorna odgovornost marine (odgovornost prema trećima) osigurava se posebnom policom osiguranja. Ista policica uključuje i pokriće osiguranja odgovornosti za štete uslijed onečišćenja okoliša, a najčešće i osiguranje odgovornosti marine prema zaposlenicima. Osiguratelji s engleskog tržišta nude marinama jedinstveni proizvod osiguranja tj. paket pokrića odgovornosti, koji uz osiguranje odgovornosti za štete iz temeljne djelatnosti marine, uključuje i odgovornost brodograditelja, odgovornost prema trećima, tzv. CGL odgovornost i odgovornost prema zaposlenicima. Osiguratelji s engleskog tržišta, ovisno o potrebi marine, kombiniraju odgovornosti iz paketa pokrića u jedan ugovor o osiguranju.

Uspoređujući hrvatsko i englesko pravo i poslovnu praksu osiguranja odgovornosti marine možemo utvrditi načelne sličnosti u dijelu pravnog okvira, no i različitu sliku poslovne prakse osiguranja.

## BIBLIOGRAFIJA

### Knjige

1. Burling, J., *Lloyd's: Law and Practice*, Informa Law from Routledge, 2013.
2. Clarke, M. A., *The Law of Liability Insurance*, Informa Law from Routledge, 2013.
3. Giaschi, C. J., *Warranties in Marine Insurance*, Vancouver: Association of Marine Underwriters of British Columbia, 1997.
4. Gorenc, V.; Belanić, L.; Momčinović, H.; Perkušić, A.; Pešutić, A.; Slakoper, Z.; Vukelić, M.; Vukmir, B., *Komentar Zakona o obveznim odnosima*, Narodne novine, Zagreb, 2014.
5. Hazelwood, S. J.; Semark, D., *P&I Clubs: Law and Practice*, 4<sup>th</sup> edition, Informa, London, 2010.
6. Hurley, J. N., *Marina Law and Practice, Marina Liability*, Chapter 17, 5<sup>th</sup> edition, The Florida Bar, 2017.
7. Kendall, D.; Wright, H., *A Practical Guide to the Insurance Act 2015*, Informa Law from Routledge, 2017.
8. Kenneth Goodacre, J., *Marine Insurance Claims*, 3<sup>rd</sup> edition, Witherby & Co. Ltd., London, 1996.
9. Lewis, R., *The Relationship Between Tort Law and Insurance in England and Wales*, Wagner, G., (ur.), *Tort Law and Liability Insurance*, Springer Verlag, Wien/New York, 2005.
10. Malecki, D.; Flitner, A. L.; Smith, H. E., *Commercial General Liability Coverage Guide*, Commercial Lines Series, 12<sup>th</sup> edition, The National Underwriter Company, a division of ALM Media, LLC, 2001.
11. Maniloff, R. J.; Stempel, J. W., *General Liability Insurance Coverage: Key Issues in Every State*, Oxford, 2011.
12. Matijević, B., *Osiguranje: management - ekonomija - pravo: aktualne teme*, Naklada, Zadar, 2010.
13. Padovan, A. V., *Uloga pomorskog osiguranja u zaštiti morskog okoliša od onečišćenja s brodova*, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 2012.
14. Pavić, D., *Pomorsko osiguranje: pravo i praksa s osnovama kopnenoga i zračnog transportnog osiguranja*, Književni krug Split, 2012.
15. Pavić, D., *Ugovorno pravo osiguranja, Komentar zakonskih odredaba*, Tectus, Zagreb, 2009.



16. Pavliha, M.; Padovan, A. V., Law of Marine Insurance, Attard, D.; Fitzmaurice, M.; Arroyo, I.; Martinez, N.; Belja, E. (ur.), *The IMLI Manual on International Maritime Law, Vol. II: Shipping Law*, Oxford University Press, Oxford, 2016., str. 576-636.

## Članci

1. Banakas, S., Voluntary Assumption of Tort Liability in English Law: a Paradox?, *InDret* 4, 2009., str. 1-22.
2. Belanić, L., Obvezna osiguranja od odgovornosti izvan djelatnosti prometa i prijevoza u hrvatskom i poredbenom pravu, s osvrtom na određivanje obveznika sklapanja osiguranja i kruga trećih osoba, *Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci*, vol. 30, br. 1, 2009., str. 551-600.
3. Ćorić, D., Zaštita morskog okoliša u marinama – hrvatski pravni okvir, *Zbornik radova 1. Međunarodne znanstvene konferencije pomorskog prava: Suvremeni izazovi pomorske plovidbe, ISCML 2016*, Amižić Jelovčić, P. et al. (ur.), Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu, Split, 2017., str. 135-149.
4. Jović, H.; Mudrić, M., Security and Private Protection of Port Facilities in the Republic of Croatia, *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, vol. 57, br. 172, 2018., str. 205-252.
5. Orešković, L., Dobrovoljno osiguranje odgovornosti: status oštećenika, pravo na direktnu tužbu, dopušteni prigovori osiguravatelja, zastara prava prema hrvatskom pravu, s osvrtom na konvencijska rješenja, *Osiguranje*, br. 1-2, 2004., str. 11-24.
6. Padovan, A. V., Direct Action of a Third Party Against the Insurer in Marine Insurance with a Special Focus on the Developments in Croatian Law, *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, vol. 42, br. 157, 2003., str. 35-82.
7. Padovan, A. V., Osiguranje odgovornosti luke nautičkog turizma, *Svijet osiguranja*, br. 7, 2013., str. 40-42.
8. Padovan, A. V., Odgovornost luke nautičkog turizma iz ugovora o vezu i osiguranje, *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, vol. 52, br. 167, 2013., str. 1-35.
9. Padovan, A. V.; Skorupan Wolff, V., Učinak potonuća plovila na vezu na pravni odnos između stranaka ugovora o vezu i čuvanju plovila, *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, vol. 57, br. 172, 2018., str. 149-175.

10. Pavić, D., Pravni položaj oštećenika u pravnom odnosu iz osiguranja od odgovornosti, *Svijet osiguranja*, vol. 3, br. 3, 2000., str. 40-48.
11. Pavliček, J.; Padovan, A. V.; Pijaca, M., Criminological and Legal Aspects of Croatian Ports and Marinas Security, *Book of Proceedings, Twelfth Biennial International Conference Criminal Justice and Security in Central and Eastern Europe: From Common Sense to Evidence-based Policy-making*, Meško, G. et al. (ur.), Maribor University Press, Maribor, 2018., str. 469-484.
12. Petrinović, R.; Mandić, N., Javne ovlasti koncesionara luke nautičkog turizma, Barbić, J. (ur.), *Pravni okvir za luke nautičkog turizma*, knjiga 42, Nakladnički niz: *Modernizacija prava*, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 2018., str. 125-135.
13. Petrinović, R.; Mandić, N.; Milošević Pujo, B., Standardi sigurnosti plovidbe u lukama nautičkog turizma (marinama) s posebnim osvrtom na održavanje reda u luci, *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, vol. 57, br. 172, 2018., str. 177-204.
14. Soviček, I.; Gajski Kovačić, N., Položaj brokera u osiguranju na hrvatskom tržištu, *Svijet osiguranja*, br. 5, 2017., str. 20-27.
15. Skorupan Wolff, V.; Padovan, A. V., Smjernice za pravilan odabir stvarno nadležnog suda u sporovima iz ugovora o vezu u marini te zakonski prijedlozi *de lege ferenda*, *Zbornik radova 1. Međunarodne znanstvene konferencije pomorskog prava: Suvremeni izazovi pomorske plovidbe, ISCML 2016*, Amižić Jelovčić, P. et al. (ur.), Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu, Split, 2017., str. 379-431.
16. Skorupan Wolff, V.; Padovan, A. V., Postoje li elementi ostave u ugovorima o vezu u lukama nautičkog turizma, *Zbornik radova 2. Međunarodne konferencije transportnog prava i prava osiguranja: Transportno pravo ususret budućnosti, INTRANSLAW 2017*, Ćorić, D.; Radionov, N.; Čar, A. (ur.), Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb, 2017., str. 313-353.
17. Skorupan Wolff, V.; Padovan, A. V., Ugovor o vezu *de lege ferenda*, Barbić, J. (ur.), *Pravni okvir za luke nautičkog turizma*, knjiga 42, Nakladnički niz: *Modernizacija prava*, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 2018., str. 41-98.
18. Skorupan Wolff, V.; Petrinović, R.; Mandić, N., Marina Operator's Obligations from the Contract of Berth according to the Business Practices of Croatian Marinas, *7<sup>th</sup> International Maritime Science Conference, IMSC 2017, Book of Proceedings*, Vidan P. et al. (ur.), Pomorski fakultet Sveučilišta u Splitu, Split, 2017., str. 104-111.

19. Tomljenović, V., Izravna tužba u pomorskim sporovima – izbor mjero-davnog prava, *Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci, Supplement 2*, 2002., str. 81-110.

## Propisi

1. Pomorski zakonik, Narodne novine br. 181/2004, 76/2007, 146/2008, 61/2011, 56/2013, 26/2015.
2. Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma, Narodne novine br. 72/2008.
3. Pravilnik o uvjetima i načinu održavanja reda u lukama i na ostalim dijelovima unutarnjih morskih voda i teritorijalnog mora Republike Hrvatske, Narodne novine br. 90/2005.
4. Zakon o obveznim odnosima, Narodne novine br. 35/2005, 41/2008, 125/2011, 78/2015, 29/2018.
5. Zakon o obveznim osiguranjima u prometu, Narodne novine br. 151/2005, 36/2009, 75/2009, 76/2013, 152/2014.
6. Zakon o osiguranju, Narodne novine br. 30/2015, 112/2018.
7. Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama, Narodne novine br. 158/2003, 100/2004, 141/2006, 38/2009, 123/2011, 56/2016.
8. Zakon o pružanju usluga u turizmu, Narodne novine br. 130/2017.
9. Zakon o pružanju usluga u turizmu, Narodne novine br. 68/2007, 88/2010, 30/2014, 89/2014, 152/2014.
10. Zakon o zaštiti potrošača, Narodne novine br. 41/2014, 110/2015.
11. *Consumer Protection Act 1987*, dostupno na <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1987/43> (pristupljeno 15. listopada 2018.).
12. *Employers Liability (Compulsory Insurance) Act 1969*, dostupno na <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1969/57/contents> (pristupljeno 3. studenog 2018.).
13. *Lloyd's Act 1982*, dostupno na [http://www.legislation.gov.uk/ukla/1982/14/pdfs/ukla\\_19820014\\_en.pdf](http://www.legislation.gov.uk/ukla/1982/14/pdfs/ukla_19820014_en.pdf) (pristupljeno 20. listopada 2018.).
14. *Marine Insurance Act 1906*, dostupno na <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/Edw7/6/41/contents> (pristupljeno 30. listopada 2018.).
15. *Statutory Instruments 1998, no. 2573*, dostupno na <http://www.legislation.gov.uk/uksi/1998/2573/made> (pristupljeno 3. studenog 2018.).

16. *Third Parties [Rights against Insurers] Act 1930*, dostupno na <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/Geo5/20-21/25/contents> (pristupljeno 20. listopada 2018.).
17. *UK Insurance Act 2015*, dostupno na <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/2015/4/2017-05-04/data.pdf> (pristupljeno 30. listopada 2018.).

### **Autonomno pravo**

1. Allianz Zagreb d.d. – Uvjeti za osiguranje odgovornosti nositelja prava raspolaganja lukom za turistička i sportska plovila (marina).
2. Allianz Zagreb d.d. – Osiguranje od odgovornosti – Opći uvjeti za osiguranje od odgovornosti.
3. Croatia osiguranje d.d. – Pravila “A” za osiguranje od odgovornosti vlasnika luke za turističke i sportske plovne objekte.
4. Euroherc osiguranje d.d. Zagreb – Uvjeti za osiguranje odgovornosti vlasnika/korisnika luke nautičkog turizma.
5. Generali d.d. – Uvjeti za osiguranje od odgovornosti vlasnika odnosno korisnika luke za turističke i sportske plovne objekte.
6. Jadransko osiguranje d.d. – Uvjeti za osiguranje od odgovornosti poduzetnika luke nautičkog turizma.
7. Uniqa osiguranje d.d. – Uvjeti za osiguranje odgovornosti nositelja prava raspolaganja lukom za nautički turizam.
8. Wiener osiguranje VIG d.d. – Uvjeti za osiguranje od odgovornosti iz djelatnosti operatora luka nautičkog turizma.
9. Opći uvjeti za korištenje veza u Adriatic Croatia International d.d. (ACI).
10. Ugovor o vezu Marine Dalmacija.

### **Sudska praksa**

1. *The Fanti and the Padre Island* [1990] 2 *Lloyd's Rep.* 191.

### **Ostalo**

1. Državni zavod za statistiku Republike Hrvatske, *Priopćenje, Nautički turizam, Kapaciteti i poslovanje luka nautičkog turizma za 2017.*, godina LIV., br. 4.3.4., Zagreb, 27. ožujka 2018.

2. <https://www.statista.com/statistics/817377/number-of-companies-operating-in-uk-insurance-market/> (pristupljeno 5. listopada 2018.).
3. <http://www.huo.hr> (pristupljeno 1. listopada 2018.).
4. <https://dnevnik.hr/vijesti/svijet/brexit-odredjen-datum-izlaska-velike-britanije-iz-europske-unije---495643.html> (pristupljeno 27. prosinca 2018.).
5. *Contracts Law*, <https://www.legislation.gov.uk/all?title=contract%20law> (pristupljeno 15. listopada 2018.).



**Prof. dr. sc. Ranka Petrinović**  
**Doc. dr. sc. Nikola Mandić**  
Pomorski fakultet Sveučilišta u Splitu

## PRAVNI ASPEKT SIGURNOSTI PLOVIDBE U HRVATSKIM MARINAMA\*

### 1. UVOD

Nautički turizam poseban je oblik turizma koji se po svojim specifičnim obilježjima bitno razlikuje od ostalih oblika turizma, a posebno zbog modela gospodarenja pomorskim dobrom i sustava sigurnosti plovidbe na moru.<sup>1</sup> Nautički turizam podrazumijeva plovidbu i boravak turista-nautičara na plovnim objektima i u lukama nautičkog turizma radi odmora i rekreacije. Iako je nautički turizam dio turizma, radi se o izrazito interdisciplinarnom fenomenu pa se može reći da je nautički turizam interdisciplinarno turistički fenomen s izraženom pomorskom komponentom.<sup>2</sup> Bitna razlika između nautičkog turizma i ostalih oblika turizma jest plovidba odnosno velika pokretljivost turista-nautičara, koja podrazumijeva čestu, a nerijetko i svakodnevnu promjenu mjesta boravka.<sup>3</sup>

Pozitivni učinci nautičkog turizma imaju velik značaj u razvoju gospodarstva, ne samo zbog izravnih gospodarskih učinaka, nego i činjenice da turistička

---

\* Ovaj rad je rezultat istraživanja u okviru znanstvenoistraživačkog projekta Jadranskog zavoda Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti pod nazivom *Razvoj suvremenog pravnog i osigurateljnog režima za hrvatske marine – unapređenje konkurentnosti, sigurnosti, sigurnosne zaštite i zaštite morskog okoliša (DELICROMAR)*, koji je financirala Hrvatska zaklada za znanost (HRZZ-UIP-2013-11-3061), [www.delicromar.hazu.hr](http://www.delicromar.hazu.hr).

1 Tako Petrinović, R.; Mandić, N.; Sirišćević, E., *The Status of Vessels for Sport and Recreation in the Croatian and Montenegrin Legislation and Meeting the Requirements of Navigation Safety in Nautical Tourism Ports, Book of Proceedings – International Conference on Traffic and Transport Engineering*, Beograd, 2016., str. 312.

2 Tako Luković, T.; Gračan, D.; Zec, D.; Jugović, A.; Petrinović, R.; Šerić, N.; Milošević Pujo, B.; Asić, A.; Horak, S.; Gržetić, Z.; Marušić, Z.; Mader, B.; Kundih, B.; Morgan, P., *Nautički turizam Hrvatske*, Redak, Split, 2015., str. 17.

3 Tako Petrinović *et al.*, *The Status of Vessels for Sport and Recreation... op. cit.*, str. 312.

potrošnja značajno doprinosi povećanju nacionalnih tržišta omogućavanjem tzv. *nevidljivog izvoza*. Pored svih pozitivnih učinaka, nautički turizam ima i negativne učinke, koji se ogledaju, prije svega, u korištenju prirodnog prostora za izgradnju kapaciteta što utječe na ekološku ravnotežu na moru i obali. S aspekta sigurnosti plovidbe, negativni učinak ima izrazito sezonski karakter nautičkog turizma. Naime, kratka sezonska koncentracija velikog broja turista i plovila na određenom prostoru povećava broj pomorskih nesreća u ljetnim mjesecima.<sup>4</sup>

Naime, plovidba općenito, pa tako i plovidba plovila u nautičkom turizmu, praćena je različitim opasnostima koje ugrožavaju sigurnost osoba i imovine na moru. Pomorska havarija je događaj ili skup događaja istog podrijetla koji uzrokuje gubitak ili oštećenje plovila te druge imovine na moru, a nerijetko i ljudske žrtve (smrt ili tjelesna ozljeda osoba na plovilu ili izvan njega). Pomorske havarije mogu biti uzrokovane opasnostima mora ili djelovanjem osoba<sup>5</sup>, a mogu se razvrstati prema uzrocima (potonuće, požar i eksplozija, nasukavanje, sudar, udar i dr.) odnosno vrstama štetnih posljedica (gubitak ili ugroza ljudskih života, materijalne štete, onečišćenje okoliša, nematerijalne štete i dr.).<sup>6</sup> Stoga je posebno važno utvrditi koje se pomorske havarije događaju u marinama, koliko često te utječu li i kako na konkurentnost i razvoj marine.

## 2. PROPISI KOJI REGULIRAJU NAUTIČKI TURIZAM

U Republici Hrvatskoj djelatnost u nautičkom turizmu regulirana je s više zakonskih i podzakonskih propisa. Dva temeljna zakonska propisa su Pomorski zakonik<sup>7</sup> i Zakon o pružanju usluga u turizmu<sup>8</sup>, a pored njih treba posebno istaknuti i Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama<sup>9</sup>. Podzakonski propisi koji reguliraju nautički turizam su Pravilnik o brodicama i jahtama<sup>10</sup>, Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma<sup>11</sup>, Pravilnik o vrstama i kategorijama plovnih objekata nautičkog turizma<sup>12</sup>, Pravilnik o obavljanju

4 Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, Ministarstvo turizma, Strategija razvoja nautičkog turizma Republike Hrvatske za razdoblje 2009. – 2019. godine, Zagreb, prosinac, 2008. <http://www.mppi.hr/UserDocsImages/Strategija%20razvoja%20nautickog%20turizma%20HR%201.pdf>, stranica posjećena 21. studenog 2018.

5 Opširnije vidi Pavić, D., *Pomorsko imovinsko pravo*, Književni krug, Split, 2006., str. 297.

6 Opširnije vidi Luković, et al., *op. cit.*, str. 90.

7 Narodne novine br. 181/2004, 76/2007, 146/2008, 61/2011, 56/2013, 26/2015.

8 Narodne novine br. 130/2017.

9 Narodne novine br. 158/2003, 100/2004, 141/2006, 38/2009, 123/2011, 56/2016.

10 Narodne novine br. 27/2005, 57/2006, 80/2007, 3/2008, 18/2009, 56/2010, 97/2012, 137/2013, 18/2016, 72/2017.

11 Narodne novine br. 72/2008.

12 Narodne novine br. 69/2008, 83/2009, 49/2015.



inspeksijskog nadzora sigurnosti plovidbe<sup>13</sup>, Pravilnik o uvjetima za obavljanje djelatnosti iznajmljivanja plovila sa ili bez posade i pružanje usluge smještaja gostiju na plovilu<sup>14</sup>, Pravilnik o uvjetima i načinu održavanja reda u lukama i na ostalim dijelovima unutarnjih morskih voda i teritorijalnog mora Republike Hrvatske<sup>15</sup>, Uredba o razvrstaju luka otvorenih za javni promet i luka posebne namjene<sup>16</sup>, Uredba o uvjetima kojima moraju udovoljavati luke<sup>17</sup> te Uredba o uvjetima za dolazak i boravak stranih jahti i brodica namijenjenih sportu i rasonodi u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske<sup>18</sup>.

Donošenjem navedenih propisa stvoren je cjelovit i detaljan sustav pravnih normi kojima je regulirana djelatnost u nautičkom turizmu, kako u marinama, kao prevladavajućoj vrsti luka nautičkog turizma, tako i na plovilima u nautičkom turizmu. Dobra pravna regulativa preduvjet je za sigurnost plovidbe u akvatoriju marina.

### 3. PODJELA LUKA I PLOVILA U NAUČIČKOM TURIZMU

Turističke usluge u nautičkom turizmu pružaju se, osobito, u lukama nautičkog turizma i na plovnim objektima nautičkog turizma. Luke i plovni objekti nautičkog turizma razvrstavaju se u vrste, a pojedine vrste se kategoriziraju. Različitim podzakonskim propisima uređuju se vrste i kategorije luka i plovnih objekata nautičkog turizma, minimalni uvjeti koje moraju ispunjavati takve luke te kategorizacije luka i plovnih objekata nautičkog turizma.<sup>19</sup>

#### 3.1. Luke nautičkog turizma

U najširem smislu, prema čl. 2. st. 1. toč. 1. Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama, (morska) luka se definira kao morski i s morem neposredno povezan kopneni prostor s izgrađenim i neizgrađenim obalama, lukobranima, uređajima, postrojenjima i drugim objektima namijenjenim za pristajanje, sidrenje i zaštitu brodova, jahti i brodica, ukrcaj i iskrcaj putnika i robe, uskladištenje i drugo manipuliranje robom, proizvodnju, oplemenjivanje i doradu robe te ostale gospodarske djelatnosti koje su s tim djelatnostima u međusobnoj ekonomskoj,

13 Narodne novine br. 39/2011, 112/2014, 33/2015, 86/2015, 29/2016.

14 Narodne novine br. 42/2017.

15 Narodne novine br. 90/2005, 10/2008, 155/2008, 127/2010, 80/2012, 7/2017.

16 Narodne novine br. 110/2004, 82/2007.

17 Narodne novine br. 110/2004.

18 Narodne novine br. 97/2013, 50/2017.

19 Tako Petrinović *et al.*, The Status of Vessels for Sport and Recreation... *op. cit.*, str. 313.

prometnoj ili tehnološkoj svezi.<sup>20</sup> Prema namjeni kojoj služe, luke se dijele na luke otvorene za javni promet i luke za posebne namjene.<sup>21</sup> Obje vrste luka mogu biti luke otvorene za međunarodni promet i luke otvorene za domaći promet.<sup>22</sup> Prema djelatnostima koje se obavljaju u lukama posebne namjene te luke mogu biti: vojne luke, luke nautičkog turizma, industrijske luke, brodogradilišne luke te sportske, ribarske i druge luke slične namjene. Prema značaju za Republiku Hrvatsku luke posebne namjene dijele se na luke od značaja za Republiku Hrvatsku te luke županijskog značaja.

Djelatnost nautičkog turizma odvija se u lukama posebne namjene i to u lukama nautičkog turizma i sportskim lukama. Luka nautičkog turizma prvenstveno služi za prihvat i smještaj plovila, a opremljena je za pružanje usluga korisnicima i plovnim objektima. U poslovnom, građevinskom i funkcionalnom pogledu čini jedinstvenu cjelinu. Luka nautičkog turizma je poslovno funkcionalna cjelina u kojoj pravna ili fizička osoba posluje i pruža turističke usluge u nautičkom turizmu te druge usluge u funkciji turističke potrošnje (trgovačke, ugostiteljske i dr.).<sup>23</sup> Prema tome, luka nautičkog turizma je turistički objekt u kojem se, osim usluga veza, pružaju i razne druge dopunske usluge, kao što su: smještaj i prehrana nautičara, održavanje i popravak plovila, opskrba rezervnim dijelovima, prehrambenim i higijenskim proizvodima te rekreacijske i sve druge usluge koje su nautičarima potrebne.<sup>24</sup> Sportska luka je luka koja služi za vez brodice namijenjenih za sport i rasonodu, a koje brodice su u vlasništvu članova udruge ili same udruge koja ima koncesiju za luku. Luke nautičkog turizma i sportske luke od značaja za Republiku Hrvatsku su one koje imaju kapacitet 200 vezova u moru i veći, a županijskog značaja koje imaju kapacitet do 200 vezova u moru.

Prihvatni kapaciteti za plovila nautičkog turizma smješteni su u lukama nautičkog turizma i na nautičkim vezovima u lukama otvorenim za javni promet.<sup>25</sup>

20 Luke, pa tako i luke nautičkog turizma, dio su pomorskog dobra. *Zakonom o pomorskom dobru i morskim lukama* uređuje se pravni status pomorskog dobra, utvrđivanje njegovih granica, upravljanje i zaštita pomorskog dobra, upotreba i korištenje, razvrstaj morskih luka, lučko područje, osnivanje lučkih uprava, lučke djelatnosti i njihovo obavljanje, gradnja i korištenje lučke nadgradnje i podgradnje te bitna pitanja o redu u morskim lukama.

21 Uredbom o razvrstaju luka otvorenih za javni promet i luka posebne namjene propisana su mjerila za razvrstaj luka otvorenih za javni promet i luka posebne namjene kao i vrste luka posebne namjene.

22 Uredbom o uvjetima kojima moraju udovoljavati luke određuju se uvjeti za stjecanje statusa luke otvorene za međunarodni promet i luke otvorene za domaći promet.

23 Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma, čl. 2. st. 1.

24 Opširnije vidi Šamanović, J., *Nautički turizam i management marina*, Visoka pomorska škola u Splitu, Split, 2002., str. 60-61.

25 Mogućnost prihvata plovila u nautičkom turizmu na nautičkim vezovima u lukama otvorenim za javni promet od osobitog (međunarodnog) gospodarskog interesa određuje se pravilnikom o redu u luci i uvjetima korištenja lukom za svaku pojedinu luku. S druge strane, prihvat plovila u nautičkom turizmu

Nautički vezovi mogu biti cjelogodišnji, sezonski i tranzitni. Prihvatni kapaciteti su cjelogodišnji i sezonski, a usluge prihvata plovila su iznajmljivanje stalnog i tranzitnog veza.

Pravilnikom o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma propisani su vrste, minimalni uvjeti, kategorije i način kategorizacije luka nautičkog turizma. Luke nautičkog turizma, prema vrsti usluge koje u luci pružaju, razvrstavaju se na: sidrišta, odlagališta plovnih objekata, suhe marine i marine.<sup>26</sup> *Sidrište* je dio morskog ili vodenog prostora pogodnog za sidrenje plovnih objekata opremljeno napravama za sigurno sidrenje. *Odlagalište plovnih objekata* dio je kopna ograđen i uređen za pružanje usluga odlaganja plovnih objekata na suhom te pružanje usluga transporta, spuštanja u vodu i dizanja iz vode plovnog objekta. U vrsti *odlagalište plovnih objekata* ne mogu boraviti turisti i ne može se obavljati priprema plovnog objekta za plovidbu. *Suha marina* dio je kopna ograđen i uređen za pružanje usluga smještaja plovnih objekata na suhom te pružanje usluga transporta, spuštanja u vodu i dizanja iz vode plovnog objekta. U vrsti *suha marina* mogu boraviti turisti i može se obavljati priprema plovnog objekta za plovidbu. *Marina* je dio vodenog prostora i obale posebno izgrađen i uređen za pružanje usluga veza, smještaja turista u plovnim objektima te ostalih usluga.

Sve luke nautičkog turizma moraju zadovoljiti barem minimalne uvjete propisane Pravilnikom o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma. Posebno su važni oni uvjeti koji se odnose na sigurnost boravka plovila u marini. Međutim, tim Pravilnikom oni se detaljno ne razrađuju. Može se izdvojiti odredba čl. 11. Pravilnika prema kojoj marina, između ostalog, mora biti uređena i opremljena tako da omogućava nesmetano i sigurno kretanje turista i osoblja te nesmetan prijevoz i prijenos stvari. Nadalje, uređenje, uređaji i oprema u marini

---

u lukama otvorenim za javni promet od županijskog i lokalnog značaja reguliran je Pravilnikom o kriterijima za određivanje namjene pojedinog dijela luke otvorene za javni promet županijskog i lokalnog značaja, način plaćanja veza, uvjete korištenja, te određivanje maksimalne visine naknade i raspodjele prihoda, Narodne novine br. 94/2007, 79/2008, 114/2012, 47/2013.

26 Nasuprot razvrstaju luka nautičkog turizma u Hrvatskoj propisanom Pravilnikom o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma (sidrišta, odlagališta plovnih objekata, suhe marine i marine) u dostupnoj literaturi luke nautičkog turizma razvrstavaju se na sidrišta, privezišta, suhe marine i marine. Takva podjela je sadržana i u Pravilniku o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma iz 1999., Narodne novine br. 142/1999, 47/2000, 121/2000, 45/2001, 108/200, 106/2004, koji je prestao važiti donošenjem novog Pravilnika iz 2008. Međutim, novim je Pravilnikom u prijelaznim i završnim odredbama propisano kako pravne ili fizičke osobe koje na dan stupanja na snagu toga Pravilnika imaju rješenje za luku nautičkog turizma sukladno Pravilniku iz 1999. nemaju obvezu usklađivanja s novim Pravilnikom, ali mogu podnijeti zahtjev za razvrstavanje i kategorizaciju sukladno novom Pravilniku iz 2008. Prema toj odredbi, većina luka nautičkog turizma i dalje je kategorizirana po prethodno važećoj kategorizaciji. Stoga, razvrstavanje koje je propisano novim Pravilnikom iz 2008. još uvijek nije zaživjelo u praksi. Opširnije vidi Petrinović *et al.*, *The Status of Vessels for Sport and Recreation... op. cit.*, str. 314-315.

trebaju biti stalno u funkcionalnom stanju i bez oštećenja, što se posebno odnosi na uređaje i opremu za privez plovila. Pored toga, može se izdvojiti i odredba čl. 17. prema kojoj se kapacitet marine utvrđuje prema broju vezova u moru te suhих vezova, a tako utvrđeni kapacitet, zbog zahtjeva tržišta (promjenljiva veličina plovnih objekata na vezu), može odstupati najviše 20%.

Kategorizaciji podliježu samo luke nautičkog turizma vrste marina. Kategorija marine utvrđuje se ovisno o ispunjavanju uvjeta propisanih Pravilnikom o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma za pojedinu kategoriju i to prema: kvaliteti opreme i uređenja, standardu usluga, raznovrsnosti dopunjujućih usluga koje se turistima pružaju u marini, kao i ostalih usluga i sadržaja na raspolaganju turistima u neposrednoj blizini marine, te kvaliteti održavanja marine u cjelini. Kategorije marine označavaju se sidrima. Vrsta marina kategorizira se u sljedeće kategorije: dva sidra, tri sidra, četiri sidra te pet sidara. Prema posljednjim objavljenim podacima Ministarstva turizma iz 2018. u Republici Hrvatskoj ukupno je kategorizirano 60 marina.<sup>27</sup>

Prema čl. 23. Pravilnika o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma uvjeti za kategorije koje treba ispuniti marina utvrđeni su u Prilogu I. toga Pravilnika – Uvjeti za kategorije Marine. Od svih navedenih uvjeta za sigurnost plovidbe važni su: mornarsko-čuvarska služba 24 sata dnevno, dnevno meteorološko izvješće, uređaji i oprema za vez u moru, gatovi s vezovima, oprema za privez i oznake vezova u dobrom stanju te kontinuirano održavanje marine.

Vrijedi napomenuti da je važeći Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma iz 2008. godine donesen temeljem Zakona o pružanju usluga u turizmu iz 2007. godine<sup>28</sup> i njegova je provedba u nadležnosti Ministarstva turizma. S obzirom na protek vremena, činjenicu da je 2017. godine donesen novi Zakon o pružanju usluga u turizmu te nove zahtjeve tržišta i prevladavajuću praksu u hrvatskim marinama, u cilju njihove konkurentnosti na međunarodnom planu treba donijeti novi osuvremenjeni pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma, na čemu Ministarstvo turizma trenutno radi. S obzirom na trend intenzivnog rasta kapaciteta nautičkih vezova u lukama otvorenim za javni promet koje se ne kategoriziraju po ovom ključu i ne podliježu propisanoj standardizaciji kvalitete usluge nautičkog veza te s obzirom na to da rastu i kapaciteti suhog veza za rekreacijska plovila u unutrašnjosti, tj. izvan zone luka i pomorskog dobra, valjalo bi novi pravilnik koncipirati tako da obuhvati sve kategorije pružatelja usluga nautičkog veza koji posluju na pomorskom dobru,

<sup>27</sup> Kategorizacija marina u Republici Hrvatskoj dostupna je na službenoj internetskoj stranici Ministarstva turizma – <https://mint.gov.hr/pristup-informacijama/kategorizacija-11512/arhiva-11516/11516>.

<sup>28</sup> Narodne novine br. 68/2007, 88/2010, 30/2014, 89/2014, 152/2014.

u lukama ili izvan tih zona, kako bi se osigurao minimum standarda te ujednačen i tržišno pravedan sustav kategorizacije ove usluge u nautičkom turizmu koji će osigurati uvjete za lojalnu tržišnu utakmicu među svim pružateljima usluga nautičkog veza unutar Hrvatske te ujedno doprinijeti konkurentnosti ove grane gospodarstva na europskom i međunarodnom planu. Naša je preporuka da se novim pravilnikom o razvrstavanju i kategorizaciji pružatelja usluga nautičkog veza propiše minimum standarda koji bi bio zajednički svim pružateljima usluga nautičkog veza, a koji bi, među ostalim, trebao obuhvatiti i razrađene minimalne zahtjeve sigurnosti, protupožarne zaštite, zaštite okoliša, medicinske prve pomoći i sl., koji, naravno, trebaju biti u skladu s odgovarajućim posebnim propisima.

S aspekta sigurnosti plovidbe u lukama nautičkog turizma, važni su ranije spomenuti Pravilnik o uvjetima i načinu održavanja reda u lukama donesen temeljem Pomorskog zakonika i Uredba o uvjetima kojima trebaju udovoljavati luke donesena temeljem Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama. Ova dva podzakonska akta koji se međusobno preklapaju s obzirom na predmet reguliranja treba nadomjestiti novim osuvremenjenim jedinstvenim aktom, po mogućnosti novim Pravilnikom o uvjetima i načinu održavanja reda u lukama i na ostalim dijelovima unutarnjih morskih voda i teritorijalnog mora Republike Hrvatske koji će se donijeti temeljem izmijenjenog i dopunjenog Pomorskog zakonika<sup>29</sup>, ali uvažavajući i potrebu usklađivanja s budućim novim Zakonom o pomorskom dobru i morskim lukama koji je trenutno u izradi. Taj bi pravilnik, među ostalim, trebao definirati minimalne standarde sigurnosti plovidbe, protupožarne zaštite, zaštite okoliša, medicinske prve pomoći i sl., koji trebaju biti u skladu s odgovarajućim posebnim propisima, ali posebno prilagođeni za morske luke, i to kako za one otvorene za javni promet, tako i za luke posebne namjene. Posebno, kad je riječ o lukama nautičkog turizma te dijelovima javnih luka namijenjenima za nautički vez, treba voditi računa da propisani minimalni standardi sigurnosti i zaštite okoliša budu jednaki za jedne i za druge.

### 3.2. Plovila u nautičkom turizmu

U nautičkom turizmu pojavljuju se brojna plovila različitih svojstava i namjene.<sup>30</sup> Zajednička karakteristika svih plovila u nautičkom turizmu jest da služe za

29 Na 9. sjednici Hrvatskog sabora 12. listopada 2018. donesen je zaključak da se prihvaća Prijedlog zakona o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika, prvo čitanje, P.Z.E. br. 421 – predlagatelj: Vlada Republike Hrvatske. Vidi <http://www.sabor.hr/prijedlog-zakona-o-izmjenama-i-dopunama-pomorskog-zakonika-prvo-citanje-pze-br-421-predlagateljica?t=46034&tid=205843>, stranica posjećena 10. prosinca 2018.

30 Luković, *et al.*, *op. cit.*, str. 76.

sport i rekreaciju.<sup>31</sup> Plovila u nautičkom turizmu u načelu ne podliježu odredbama međunarodnih konvencija, što se tiče sigurnosti plovidbe, već su podvrgnuti domaćim propisima.<sup>32</sup>

Prema čl. 5. Pomorskog zakonika<sup>33</sup> plovni objekti razvrstavaju se na brod, ratni brod, podmornicu, jahtu i brodicu. S obzirom na specifičnosti nautičkog turizma treba definirati pojmove brod, brodica i jahta. *Brod* je plovni objekt namijenjen za plovidbu morem, čija je duljina veća od 12 metara, a bruto tonaža veća od 15, ili je ovlašten prevoziti više od 12 putnika. *Jahta* je plovni objekt za sport i razonodu, neovisno koristi li se za osobne potrebe ili za gospodarsku djelatnost, a čija je duljina veća od 12 metara i koji je namijenjen za dulji boravak na moru te koji je pored posade ovlašten prevoziti ne više od 12 putnika. *Brodica* je plovni objekt namijenjen za plovidbu morem koji nije brod ili jahta, čija je duljina veća od 2,5 metara, ili ukupne snage porivnih strojeva veće od 5 kW. Pojam brodica ne obuhvaća: plovila koja pripadaju drugom pomorskom objektu u svrhu prikupljanja, spašavanja ili obavljanja radova, plovila namijenjena isključivo za natjecanja, kanue, kajake, gondole i pedaline te daske za jedrenje i daske za jahanje na valovima. Ako Pomorskim zakonikom nije drugačije određeno, njegove odredbe koje se odnose na brodove primjenjuju se i na jahte.

Trenutno su u postupku izmjene i dopune Pomorskog zakonika. Prema Prijedlogu zakona o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika, pripremljenog u okviru Ministarstva mora, prometa i infrastrukture, mijenja se čl. 5. Pomorskog zakonika. Kada izmjene i dopune stupe na snagu izmijenit će se postojeće definicije broda, jahte i brodice. *Brod* će se definirati kao plovni objekt namijenjen za plovidbu morem, čija je duljina veća od 15 metara ili je ovlašten prevoziti više od 12 putnika. *Jahta* će se definirati kao plovni objekt za sport i razonodu, neovisno koristi li se za osobne potrebe ili za gospodarsku djelatnost, a čija je duljina trupa veća od 15 metara i koji je namijenjen za dulji boravak na moru, te koji je pored posade ovlašten prevoziti do 12 putnika. *Brodica* će se definirati kao plovni objekt namijenjen za plovidbu morem koji je ovlašten prevoziti najviše 12 putnika, čija je duljina trupa veća od 2,5 metra, a manja ili jednaka 15 metara, ili ukupne snage porivnih uređaja veće od 5 kW. Pojam brodica, jednako kao i prema sada važećem propisu, neće obuhvaćati: plovila koja pripadaju drugom pomorskom objektu u

31 U plovila u nautičkom turizmu ubrajaju se i brodovi za kružna putovanja. Međutim, ta plovila nisu predmet analize u ovom radu.

32 Tako Petrinović *et al.*, *The Status of Vessels for Sport and Recreation... op. cit.*, str. 315.

33 Pomorskim zakonikom uređeni su odnosi koji se primjenjuju na sve plovne objekte koji se nalaze ili plove unutarnjim morskim vodama i teritorijalnim morem Republike Hrvatske, pa samim time i na plovila u nautičkom turizmu.

svrhu prikupljanja, spašavanja ili obavljanja radova, plovila namijenjena isključivo za natjecanja, kanue, kajake, gondole i pedaline te daske za jedrenje i daske za jahanje na valovima. U prethodno citiranom izmijenjenom čl. 5. Pomorskog zakonika sadržana je nova definicija – velika putnička jahta. Stoga će se, stupanjem na snagu izmjena i dopuna Pomorskog zakonika, velika putnička jahta definirati kao jahta duljine trupa jednakog 24 metra ili većeg te koja je pored posade ovlaštena prevoziti više od 12, ali ne više od 36 putnika.

Prema Pravilniku o brodicama i jahtama<sup>34</sup> postoji nešto detaljnija podjela plovila u nautičkom turizmu, a temelji se na tehnološkim obilježjima plovila. Tako se razlikuju brodica za osobne potrebe, brodica za gospodarske namjene, jahta za gospodarske namjene, jahta za osobne potrebe, rekreacijsko plovilo te gliser. *Brodica za osobne potrebe* je brodica za sport i razonodu koja se ne koristi u gospodarske namjene, dok je *brodica za gospodarske namjene* brodica za prijevoz putnika i/ili tereta uz naplatu, brodica za rekreaciju za iznajmljivanje, profesionalno obavljanje ribolova, vađenje šljunka, kamena i druge gospodarske djelatnosti. *Jahta za gospodarske namjene* je jahta namijenjena iznajmljivanju sa ili bez posade, dok je *jahta za osobne potrebe* jahta koja se ne koristi u gospodarske namjene. *Rekreacijsko plovilo* je plovilo bilo koje vrste namijenjeno za sport i razonodu duljine trupa od 2,5 do 24 metra mjereno prema usuglašenoj normi, neovisno o vrsti pogona. *Gliser* je brodica ili jahta koja pomoću mehaničkog porivnog uređaja klizi po površini mora.

Prema Pravilniku o vrstama i kategorijama plovnih objekata nautičkog turizma plovni objekti nautičkog turizma su brod, brodica ili jahta uređeni i opremljeni za pružanje turističkih usluga u nautičkom turizmu. Nadalje, istim Pravilnikom plovni objekti nautičkog turizma razvrstavaju se, prema vrsti usluga koje se na njima pružaju, na plovne objekte za izlete te plovne objekte za krstarenje. *Plovni objekt za izlete* namijenjen je za turističke usluge prijevoza turista na izletima u trajanju do 24 sata u kojem se ne pruža usluga smještaja. *Plovni objekt za krstarenje* namijenjen je za turističke usluge prijevoza turista na krstarenjima u trajanju preko 24 sata, a opremljen je za višednevni boravak turista. Plovni objekti moraju ispunjavati minimalne uvjete utvrđene posebnim propisima glede upisa u hrvatske upisnike odnosno očevidnike kao i uvjete propisane tim Pravilnikom.

<sup>34</sup> Pravilnik o brodicama i jahtama primjenjuje se na jahte upisane u hrvatski upisnik jahti i brodice upisane u hrvatske očevidnike brodica te na sve brodice i jahte koje plove unutarnjim morskim vodama i teritorijalnim morem Republike Hrvatske kada je to izričito propisano odredbama navedenog Pravilnika.

#### 4. TIJELO KOJE UPRAVLJA LUKOM – KONCESIONAR

Prema odredbama Pravilnika o uvjetima i načinu održavanja reda u lukama i na ostalim dijelovima unutarnjih morskih voda i teritorijalnog mora Republike Hrvatske tijelo koje upravlja lukom je lučka uprava kad je riječ o lukama otvorenim za javni promet, odnosno ovlaštenik koncesije – koncesionar za luke posebne namjene (čl. 2. st. 1. toč. 6.). Radi upravljanja, gradnje i korištenja luke otvorene za javni promet osniva se lučka uprava. Lučka uprava je neprofitna pravna osoba čije je osnivanje, ustrojstvo i djelatnost<sup>35</sup> uređeno Zakonom o pomorskom dobru i morskim lukama.<sup>36</sup>

Marinama upravljaju privatni koncesionari<sup>37</sup>. Koncesionar je dužan marinu koristiti sukladno odluci o koncesiji i sklopljenom ugovoru o koncesiji te održavati marinu prema njejoj namjeni i zahtjevima sigurnosti plovidbe u njoj.<sup>38</sup> Sadržajno je većina djelatnosti koje se obavljaju u marinama (lukama posebne namjene) identična onima u lukama otvorenim za javni promet, uz određene specifičnosti.<sup>39</sup> Koncesionar je dužan donijeti *pravilnik o redu u luci* kojim propisuje svoja i korisnikova prava i obveze.<sup>40</sup>

Poslovi koncesionara u lukama nautičkog turizma regulirani su u više zakonskih i podzakonskih propisa. Najvažniji zakonski propisi su: Pomorski zakonik i Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama. Od brojnih podzakonskih propisa koji reguliraju djelatnosti u lukama posebno se mogu izdvojiti: Pravilnik o uvjetima i načinu održavanja reda u lukama i na ostalim dijelovima unutarnjih morskih voda i teritorijalnog mora Republike Hrvatske te Uredba o uvjetima kojima moraju udovoljavati luke.

35 Djelatnost lučke uprave je: briga o gradnji, održavanju, upravljanju, zaštiti i unapređenju pomorskog dobra koje predstavlja lučko područje; gradnja i održavanje lučke podgradnje, koja se financira iz proračuna osnivača lučke uprave; stručni nadzor nad gradnjom, održavanjem, upravljanjem i zaštitom lučkog područja (lučke podgradnje i nadgradnje); osiguravanje trajnog i nesmetanog obavljanja lučkog prometa, tehničko-tehnološkog jedinstva i sigurnost plovidbe; osiguravanje pružanja usluga od općeg interesa ili za koje ne postoji gospodarski interes drugih gospodarskih subjekata; uskladiavanje i nadzor rada ovlaštenika koncesije koji obavljaju gospodarsku djelatnost na lučkom području; donošenje odluke o osnivanju i upravljanju slobodnom zonom na lučkom području sukladno propisima koji uređuju slobodne zone; te drugi poslovi utvrđeni zakonom.

36 Opširnije vidi Mandić, N., *Pravni okvir funkcioniranja (državnih) lučkih uprava u Republici Hrvatskoj, Suvremeni promet*, vol. 33, br. 1-2, 2013., str. 115.

37 Koncesionar je gospodarski subjekt s kojim je davatelj koncesije sklopio ugovor o koncesiji, Zakon o koncesijama, Narodne novine br. 69/2017, čl. 5. st. 1. toč. 2.

38 Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama, čl. 81. st. 4.

39 Tako Bolanča, D., *Pravni status morskih luka kao pomorskog dobra u Republici Hrvatskoj*, Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu, Split, 2003., str. 98-99. Vidi također odluku Visokog trgovačkog suda Republike Hrvatske, Pž 8130/03-3, 22. studenog 2006.

40 Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama, čl. 84. st. 1.



## 5. SIGURNOST PLOVIDBE I INSPEKCIJSKI NADZOR NAD PLOVILIMA I POMORSKIM DOBROM U MARINAMA

Temeljem Pomorskog zakonika, Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama te Pravilnika o uvjetima i načinu održavanja reda u lukama i na ostalim dijelovima unutarnjih morskih voda i teritorijalnog mora Republike Hrvatske koncesionar svake pojedine marine mora donijeti pravilnik o redu u toj marini i uvjetima korištenja marinom. Tako, Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama u čl. 84. st. 1. te Pravilnik o uvjetima i načinu održavanja reda u lukama i na ostalim dijelovima unutarnjih morskih voda i teritorijalnog mora Republike Hrvatske u čl. 3. st. 2. – 4. propisuju obvezu ovlaštenika koncesije da donese pravilnik o redu u marini, kojim određuje namjenu pojedinog dijela marine i način odvijanja prometa u njoj. Ovlaštenici koncesije u marinama dužni su voditi računa o potrebama za stalni vez, tranzitni vez i operativni vez. Nadalje, pravilnikom o redu u marini propisuje se postupak javljanja, načini uplovljavanja, pristajanja, vezivanja, premještanja, sidrenja i isplavljanja pomorskih objekata i način kontrole nad obavljanjem tih radnji te red i uvjeti korištenja. Pravilnik o redu u marini primjenjuje se na cijelom kopnenom i morskom prostoru marine, a sukladno ugovoru o koncesiji<sup>41</sup> na pomorskom dobru u svrhu izgradnje i korištenja te marine. Red u marini provodi koncesionar, kao tijelo koje upravlja lukom dok nadzor sigurnosti plovidbe obavlja nadležna lučka kapetanija. Pravilnik o redu u marini potvrđuje nadležna lučka kapetanija te mora biti javno objavljen.<sup>42</sup>

Boravak plovila u marini obuhvaća nekoliko međusobno povezanih faza koje su detaljno razrađene pravilnikom o redu u marini, a izravno utječu na sigurnost plovila i plovidbe općenito u marini. To su: određivanje mjesta za privez plovila<sup>43</sup>, uplovljavanje i isplavljanje plovila<sup>44</sup>, vezivanje i sidrenje<sup>45</sup>, boravak plovila u

41 Ugovor o koncesiji sklapa se između koncedenta i koncesionara. Prilikom sklapanja ugovora o koncesiji ugovorne su strane najčešće javna vlast, na teritoriju koje se trebaju ostvarivati prava iz dodijeljene koncesije, te privatna osoba određena odlukom o koncesiji tj. osoba u korist koje je koncesija dodijeljena. Opširnije vidi Đerđa, D., Ugovor o koncesiji, *Hrvatska javna uprava*, vol. 6, br. 3, 2006., str. 85-120.

42 Tako Petrinović, R.; Mandić, N.; Milošević Pujo, B., Standardi sigurnosti plovidbe u lukama nautičkog turizma (marinama) s posebnim osvrtom na održavanje reda u luci, *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, vol. 57, br. 172, 2018., str. 180.

43 Vezovi u marinama, s obzirom na vrijeme zadržavanja plovila, mogu se razvrstati na stalni vez, tranzitni vez i operativni vez. U većim, dobro organiziranim, marinama osiguravaju se posebni vezovi za čarter plovila. Mjesto za privez plovila (vez) u marini određuje kapetan marine, dok je voditelj plovila dužan marini najaviti dolazak svog plovila. Opširnije vidi *ibidem*, str. 183.

44 Opširnije o postupcima i procedurama prilikom uplovljavanja i isplavljanja plovila u/iz marine vidi *ibidem*, str. 184-185.

45 Način vezivanja plovila u marini ovisi o nekoliko čimbenika, a prvenstveno o kapacitetu te broju i veličini plovila smještenih u marini. Vezivanje plovila također ovisi o vremenskim prilikama, posebno o vjetrovima koje kapetan marine treba temeljem vremenske prognoze predvidjeti kako bi pripremio

marini<sup>46</sup> te odlazak plovila iz marine<sup>47</sup>. Pridržavanjem navedenih pravila, od strane korisnika plovila kao i djelatnika koncesionara, ostvaruje se najviši standard sigurnosti plovidbe u marini, a uvažavajući specifičnosti svake pojedine marine.

U ostvarivanju sigurnosti plovidbe u marinama posebno je važno poštovati procedure o održavanju reda u marini kako bi se izbjegle, odnosno znatno smanjile mogućnosti nastanka pomorskih havarija. Pomorska havarija ili nezgoda je događaj ili skup događaja istog podrijetla koji uzrokuje gubitak ili oštećenje broda, jahte, brodice, tereta, druge imovine na moru, ali i ljudske žrtve (smrt ili tjelesna ozljeda članova posade, putnika ili trećih osoba). Događaj koji je uzrokovao pomorsku havariju mora biti izvanredne naravi – redoviti gubici ili troškovi koji prate plovidbu i pomorsku djelatnost nisu pomorska havarija. Pomorska havarija može biti uzrokovana opasnostima mora (viša sila ili slučaj) i djelovanjem ljudi, koji mogu biti članovi posade broda ili treće osobe.<sup>48</sup> Pomorske havarije mogu se razvrstati prema uzrocima (potonuće, požar i eksplozija, nasukavanje, sudar, udar i dr.) odnosno vrstama štetnih posljedica (npr. gubitak ili ugroza ljudskih života, materijalne štete, onečišćenje okoliša, nematerijalne štete i dr.).<sup>49</sup>

Iz analize dostupnih podataka za prethodnih sedam godina proizlazi kako, sa stajališta sigurnosti plovidbe, marine pružaju dovoljnu razinu sigurnosti boravka plovila na vezu, i to kako tijekom ljeta kada su učestala uplovljavanja i isplovljavanja tako i tijekom zime, odnosno u vrijeme kada najveći dio plovila nema stalnu posadu.<sup>50</sup> Promet u područjima u neposrednoj blizini marina obilježen je svojstvima pojedine marine. No, bez obzira na to, pomorski promet u blizini marina i ostalim dijelovima unutarnjih morskih voda obilježava godišnji promet koji je najizrazitiji tijekom ljetnog razdoblja, tjedni promet koji je najintenzivniji krajem tjedna (kada dolazi do izmjene posade na unajmljenim plovilima) te dnevni promet koji je znatno povećan u jutarnjim satima kada plovila napuštaju marinu odnosno u

---

sva za siguran vez plovila. U marinama je zabranjeno sidrenje plovila, a iznimno, kapetan marine može dopustiti privremeno sidrenje ako za to postoji opravdan razlog. Opširnije o procedurama pri vezivanju i sidrenju u marini vidi *ibidem*, str. 185-187.

46 Vlasnik odnosno korisnik plovila odgovoran je za ispravnost plovila kao i za sigurnost i plovidbenu sposobnost na čitavom prostoru marine i za cijelo vrijeme boravka. Za vrijeme boravka u marini vlasnik odnosno korisnik plovila, a u njihovo ime voditelj plovila, obvezan je održavati plovilo u tehnički ispravnom stanju sposobnosti za plovidbu. Opširnije o boravku plovila u marini vidi *ibidem*, str. 187-190.

47 Pravilnicima o redu u marinama propisane su obveze vlasnika, korisnika odnosno voditelja plovila kada kao fizička osoba napušta plovilo koje ostaje na vezu u marini kao i obveze korisnika plovila kada plovilom odlazi iz marine. Pritom je važno razlikovati stalni boravak (stalni vez) od tranzitnog. Opširnije o odlasku plovila iz marine vidi *ibidem*, str. 190-191.

48 Tako Pavić *op. cit.*

49 Tako Luković *et al.*, *op. cit.*

50 Tako *ibidem*, str. 88-89.

predvečerje kada se znatan broj plovila vraća na noćenje u marinu.<sup>51</sup> Uz vremenske prilike, čest uzrok opasnosti koja prijete sigurnosti plovidbe u marini je niska razina stručnosti osoba koje upravljaju plovilima nautičkog turizma<sup>52</sup>, a opasnost za sigurnost plovidbe predstavlja i povećan promet.<sup>53</sup> Marine koje su građene na području koje nije prirodno zaštićeno od djelovanja mora mogu imati dijelove u kojima je sigurnost priveza, u određenim okolnostima, upitna. To se odnosi prvenstveno na marine u kojima je utjecaj valova umanjen izgradnjom lukobrana. U slučaju većeg nevremena u takvim marinama plovila privezana u neposrednoj blizini ulaza mogu biti izložena znatnim kretanjima na valovima što može dovesti do oštećenja plovila.<sup>54</sup>

Ako se u pojedinim marinama ne vodi dovoljno računa o načinu priveza i rasporedu plovila što je često posljedica nedovoljnog broja raspoloživih vezova, osobito u ljetnom razdoblju, veća je vjerojatnost pomorskih havarija (sudar, udar, potonuće i dr.) na mjestu priveza, prilikom manevriranja u marini ili pri uplovljavanju i isplavljanju.<sup>55</sup>

Prilikom manevriranja u marinama dolazi do nesreća koje u pravilu ne dovede do gubitka plovila (udar plovila u obalu ili sudar s drugim privezanim plovilom, zaplitanje vijka plovila o privezne konope čemu pridonosi nedovoljan prostor za privez i manevriranje u marinama). Iznimka je požar koji može dovesti do velikih oštećenja ili gubitka jednog ili više plovila.

Značajnu ulogu u ostvarivanju sigurnosti plovidbe u marinama imaju obučeni djelatnici marine, osobito kapetan marine i mornari.<sup>56</sup> Oni svojim angažmanom i stručnim savjetima prilikom manevriranja plovilom u marini te privezivanja/ odvezivanja značajno doprinose smanjenju pomorskih nezgoda.<sup>57</sup>

Pravilnik o redu u marini provodi uprava odnosno kapetan marine, a nadzor nad provođenjem pravilnika o redu u marini vrši nadležna lučka kapetanija. U skladu s tom odredbom jasno su razgraničena ovlaštenja i nadležnosti koncesionara i lučkih kapetanija. Zbog kršenja odredbi pravilnika o redu, marina je ovlaštena prestati pružati svoje usluge, što uključuje i otkazivanje veza. Također, ima pravo na naknadu štete od odgovornog korisnika odnosno prekršitelja pravilnika temeljem njegove građanskopravne odgovornosti. Prekršajne kazne može naplatiti samo nadležna lučka kapetanija.

51 Opširnije vidi Luković *et al.*, *op. cit.*, str. 89.

52 *Ibidem*, str. 93.

53 Tako Petrinović *et al.*, Standardi sigurnosti plovidbe u lukama nautičkog turizma..., *op. cit.*, str. 199.

54 Opširnije vidi Luković *et al.*, *op. cit.*, str. 89.

55 Tako Petrinović *et al.*, Standardi sigurnosti plovidbe u lukama nautičkog turizma..., *op. cit.*, str. 200.

56 Opširnije o poslovima kapetana marine i mornara vidi *ibidem*, str. 180-182.

57 Tako *ibidem*, str. 200.

Pravilnikom o obavljanju inspekcijskog nadzora sigurnosti plovidbe reguliran je inspekcijski nadzor nad domaćim i stranim plovilima u nautičkom turizmu te nad pomorskim dobrom čiji su dijelovi i marine, a koji obavljaju prvenstveno ovlaštene djelatnici lučkih kapetanija.

*Inspekcijskom pregledu u marinama* podvrgavaju se plovila nautičkog turizma za koja postoji dojava, sumnja ili je zapaženo da nemaju valjane isprave i knjige, imaju nedostatke u konstrukciji i opremi ili su prekrkana s obzirom na utvrđenu nosivost odnosno najveći dopušteni broj osoba te ako se s plovila neovlašteno koristilo radiopostajom. Plovila se podvrgavaju inspekcijskom nadzoru i kada granična kontrola nije obavljena prema propisima, ako su plovila namijenjena za osobne potrebe, a neovlašteno obavljaju kabotažu,<sup>58</sup> odnosno obavljaju gospodarsku djelatnost bez koncesijskog odobrenja i ako osobe na plovilima neovlašteno vade potonule stvari. Inspektori lučke kapetanije pregledat će plovilo ako su voditelj plovila ili članovi posade u plovidbi pod utjecajem alkohola ili droga; ako osobe na plovilu onečišćuju more uljem ili otpadom; zatim ako glisiraju na udaljenosti od obale manjoj od propisane ili na mjestu gdje je glisiranje zabranjeno; ako prilikom dolaska ili odlaska iz luke nisu smanjili brzinu, a valovi koji su nastali njihovom plovidbom nanijeli su štetu ili su mogli nanijeti štetu drugim plovnim objektima, obali ili uređajima u marini te ako se plovidba obavlja na nepropisnoj udaljenosti od obale, objekata marikulture ili plutajuće obale. Inspekcijskom pregledu u marinama podvrgavaju se i plovila koja se sidre na mjestu na kojem je sidrenje zabranjeno ili ometa sigurnost plovidbe, koja se nisu privezala odgovarajućim i ispravnim vezovima prilagođenim meteorološkim uvjetima ili su se privezala tako da ometaju plovidbu drugih plovnih objekata, kretanje osoba i vozila po obali, kao i rad lučkih naprava. Podvrgavaju se pregledu i ona plovila koja nemaju propisan broj članova posade s odgovarajućim ovlaštenjima; koja su pretrpjela nesreću ili nanijela drugome štetu; koja se ne pridržavaju pravila o izbjegavanju sudara na moru; ako propisno ne viju zastavu i ako ne obavljaju radnje utvrđene posebnim propisom (propisi kojima se uređuje ronjenje, red u lukama, vijanje zastave, onečišćenju mora i dr.).<sup>59</sup>

U *provedbi inspekcijskog nadzora* inspektor će obaviti nadzor nad ispravama plovila u nautičkom turizmu te nad brojem i ovlaštenjima članova posade. Uvjerit

58 Pomorska kabotaža uključuje prijevoz osoba jahtom ili brodicom unutar unutarnjih morskih voda i teritorijalnog mora uz naplatu. Pomorska kabotaža u Republici Hrvatskoj obavlja se sukladno Pravilniku o uvjetima za obavljanje pomorske kabotaže u Republici Hrvatskoj (Narodne novine br. 56/2014, 56/2017) i uredbi Europske unije koja uređuje pomorsku kabotažu – Uredba Vijeća br. 3577/1992 od 7. prosinca 1992. o primjeni načela slobode pružanja usluga u pomorskom prijevozu unutar država članica – pomorska kabotaža.

59 Pravilnik o obavljanju inspekcijskog nadzora sigurnosti plovidbe, čl. 81.

će se udovoljava li opće stanje plovila osnovnim uvjetima glede sigurnosti plovidbe i zaštite morskog okoliša.<sup>60</sup> Pri obavljanju inspekcijskog pregleda *domaćeg* plovila nautičkog turizma inspektor će pregledati: dozvolu za plovidbu brodice, upisni list jahte, svjedodžbu o sposobnosti jahte za plovidbu, ovlaštenja za upravljanje brodicom ili jahtom, policu osiguranja obvezne odgovornosti za nematerijalne štete vlasnika brodice, koncesijsko odobrenje za obavljanje određene djelatnosti te dokaz o vlasništvu ili punomoć za korištenje brodicom ili jahtom.<sup>61</sup> Pri obavljanju inspekcijskog pregleda *stranog* plovila nautičkog turizma inspektor će pregledati: ovjereni popis posade i putnika, ovjereni popis osoba koji borave na jahti, dokaz da je brodica ili jahta sposobna za plovidbu, dokaz da je osoba koja zapovijeda brodicom ili jahtom sposobna upravljati plovilom sukladno nacionalnim propisima države čiju zastavu vije, dokaz o obveznom osiguranju od odgovornosti za štetu počinjenu trećim osobama, dokaz o vlasništvu ili punomoć za korištenje brodicom ili jahtom, dokaz o plaćenju naknadi za sigurnost plovidbe i zaštitu mora od onečišćenja te dokaz o plaćenju naknadi za korištenje objekata sigurnosti plovidbe i boravišnoj pristojbi.<sup>62</sup>

Inspektor će pri pregledu *domaćeg* plovila provjeriti jesu li zadovoljeni zahtjevi Tehničkih pravila Hrvatskog registra brodova. Pri pregledu *stranog* plovila poduzet će sve potrebno kako ta plovila ne bi ugrožavala sigurnost plovidbe i morski okoliš. Ako inspektor u obavljanju nadzora utvrdi da plovilo ima nedostatke koji ugrožavaju sigurnost plovidbe, rješenjem će zabraniti njegovu daljnju plovidbu, a ako nedostaci bitno ne ugrožavaju sigurnost plovidbe, naredit će vlasniku, odnosno voditelju brodice ili zapovjedniku jahte da ih otkloni u određenom roku. Ako se nedostaci ne uklone u predviđenom roku, inspektor će zabraniti daljnju plovidbu.<sup>63</sup>

U obavljanju *inspekcijskog nadzora pomorskog dobra* može se utvrditi kako se u marinama ne provodi režim reguliran nacionalnim propisima koji uređuju red u lukama ili da je stanje marine takvo da predstavlja opasnost za sigurnost plovila.<sup>64</sup> U tom slučaju inspektor će narediti koncesionaru da radi otklanjanja utvrđenih nedostataka, u određenom roku, poduzme odgovarajuće mjere ili obavi potrebne radove.<sup>65</sup> Ako te mjere i radovi ne budu izvršeni u određenom roku, inspektor

60 *Ibidem*, čl. 82. st. 1.

61 *Ibidem*, čl. 82. st. 3.

62 *Ibidem*, čl. 82. st. 4.

63 Tako Petrinović *et al.*, Standardi sigurnosti plovidbe u lukama nautičkog turizma..., *op. cit.*, str. 197-198.

64 Čl. 172. st. 1. i 4. PZ-a. Opširnije vidi Bolanča, D., *Prometno pravo Republike Hrvatske*, Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu, Split, 2016., str. 170.

65 Čl. 172. st. 1. PZ-a.

sigurnosti plovidbe može: zabraniti pristajanje plovila,<sup>66</sup> zabraniti uporabu operativne ili druge obale ili njenog dijela<sup>67</sup> te zabraniti promet u marini<sup>68</sup>. Inspektor može odmah poduzeti navedene mjere, ako uočeni nedostaci neposredno ugrožavaju ljudske živote, sigurnost plovidbe i zaštitu okoliša.<sup>69</sup>

## 6. JAVNE OVLAŠTI KONCESIONARA MARINE

Zbog postizanja najviših standarda sigurnosti plovidbe u marinama važno je razjasniti ima li koncesionar marine javne ovlaštati u nadziranju sigurnog odvijanja svih faza boravka plovila u marini, uključujući uplovljavanje i isplovljavanje plovila, vezivanje i sidrenje, boravak u marini te odlazak plovila iz marine.

Javne ovlaštati su oblik obavljanja javne vlasti od strane nedržavnih subjekata – ustanova, poduzeća i drugih pravnih osoba. Država je to pravo povjerila tim subjektima kako bi u okviru svoje djelatnosti na autoritativan način obavljali određene poslove od javnog interesa. Podjela javnih ovlaštati predstavlja, zapravo, oblik prenošenja (delegacije) nadležnosti s državnog tijela na pravne osobe izvan sustava državnih tijela.<sup>70</sup>

Nedržavni subjekti mogu obavljati javne ovlaštati samo kad su im one povjerenne od strane nadležnog državnog tijela i odgovarajućim pravnim aktom tj. mora biti ustanovljena nadležnost nedržavnog subjekta da autoritetom javne vlasti obavlja određene poslove. Najbolje rješenje je da se javne ovlaštati povjeravaju onim pravnim aktom (zakonom) kojim se u materijalnopravnom smislu uređuje određena materija, a kojoj po prirodi stvari pripadaju poslovi koji se mogu obavljati na osnovu javnih ovlaštati. U zakonu treba izričito navesti da su određeni poslovi javne ovlaštati. Međutim, to se vrlo rijetko čini pa se mora na posredan način, tumačenjem smisla i značenja određenih odredaba, izvesti zaključak radi li se i o kakvim javnim ovlaštati.<sup>71</sup>

---

66 Zabraniti pristajanje plovila određene veličine uz dio operativne ili druge obale za koji je utvrđen nedostatak dok ne bude omogućeno sigurno pristajanje plovila.

67 Zabraniti uporabu operativne ili druge obale ili njenog dijela koja neposredno ugrožava sigurnost plovinskih objekata, osoba i stvari prigodom ukrcavanja, iskrcavanja ili prekrcaavanja, ili ako prijeti opasnost da se zbog neispravnog uređaja onečisti okoliš.

68 Zabraniti promet u marini sve dok je sigurnost plovidbe neposredno ugrožena zbog neodržavanja lučkih objekata u ispravnom stanju ili potrebnih dubina.

69 *Ibidem*, čl. 172. st. 3. Opširnije vidi Bolanča, *op. cit.*, str. 170.

70 Opširnije vidi Arapović, S., Pravne osobe koje imaju javne ovlaštati, *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu*, vol. 38, br. 2-3, 2001., str. 138-140 i Petrinović R.; Mandić, N., Javne ovlaštati koncesionara luke nautičkog turizma, Barbić, J. (ur.), *Pravni okvir za luke nautičkog turizma*, knjiga 42, Nakladnički niz: *Modernizacija prava*, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 2018., str. 126.

71 Opširnije vidi Arapović, *op. cit.*, str. 144-145 i Petrinović, Mandić, *op. cit.*, str. 126-127.

Obveza koncesionara za donošenje pravilnika o redu u marini proizlazi iz njegovih javnih ovlasti. U okviru tih ovlasti koncesionar marine posebno je dužan brinuti o sigurnosti uplovljavanja/isplovljavanja, privezivanja, sidrenja i boravka plovnih objekata u marini, o sigurnosnoj zaštiti marine kao i o zaštiti mora i obale od onečišćenja<sup>72</sup>, što propisuje pravilnikom o redu u marini.

U obavljanju svojih poslova u marinama koncesionari imaju dvostruku ulogu – *javnu* i *komercijalnu*. Poslovi koje je moguće promatrati kao javne ovlasti, a zakonske su obveze koncesionara, dijele se na poslove koncesionara vezano uz održavanje reda u marinama, sigurnost plovidbe, zaštitu morskog okoliša te sigurnosnu zaštitu.<sup>73</sup>

Pored ovih neospornih javnih ovlasti, svi poslovi vezani za osiguranje standarda sigurnosti plovidbe kojima se štiti ljudski život, imovina i morski okoliš, a koji su poslovi od iznimne važnosti za svaku državu, iako nisu posebno navedeni kao javne ovlasti trebaju se smatrati takvima, jer su to poslovi u funkciji ispunjenja međunarodnopravnih i ustavnih obveza države.<sup>74</sup>

## 7. ZAKLJUČAK

Turističke usluge u nautičkom turizmu pružaju se, osobito, u marinama, kao vrsti luka nautičkog turizma te na plovnim objektima koji borave u marinama. S obzirom na to da marine predstavljaju početne i završne točke plovidbe plovnih objekata nautičkog turizma, u njima kontinuirano boravi velik broj plovila. Osiguranje standarda sigurnosti plovidbe u marinama jamstvo je uspješnog poslovanja marine. U smislu daljnjeg podizanja standarda sigurnosti plovidbe prvenstveno je nužno osuvremeniti relevantne propise i to zbog ubrzanog razvoja nautičkog turizma. Trenutno je u postupku donošenje izmjena i dopuna Pomorskog zakonika te donošenje novog Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama. Vezano za te izmjene, treba uskladiti i podzakonske propise. U tom smislu, za sigurnost plovidbe u marinama osobito je važno donošenje novog pravilnika o uvjetima i načinu održavanja reda u lukama i na ostalim dijelovima unutarnjih

72 Tako *ibidem*, str. 128.

73 Tako *ibidem*, str. 128-129.

74 Konvencija Ujedinjenih naroda o pravu mora (Montego Bay, 1982.) u čl. 92. navodi kako je opća obveza države da štiti i čuva morski okoliš, a obveza države da brine o sigurnosti plovidbe ogleda se u brojnim odredbama te konvencije kao i u mnogim drugim međunarodnim konvencijama o sigurnosti plovidbe i zaštite okoliša kojima je Hrvatska stranka (npr. SOLAS, MARPOL, i dr.). U kontekstu ovog rada osobito su relevantne međunarodnopravne obveze države luke. U čl. 52. Ustava Republike Hrvatske stoji kako more i morska obala kao dobra od interesa za Republiku Hrvatsku imaju njenu osobitu zaštitu, a u čl. 70. i čl. 135. stoji da su država i jedinice lokalne samouprave dužne osigurati uvjete za zdrav okoliš.

morskih voda i teritorijalnog mora Republike Hrvatske te novog pravilnika o razvrstavanju i kategorizaciji pružatelja usluge nautičkog veza.

Za sigurnost plovidbe u marini odgovoran je koncesionar, što proizlazi iz njegova pravnog statusa *tijela koje upravlja lukom*. U ostvarivanju sigurnosti plovidbe u marinama posebno je važno poštovati procedure o održavanju reda u marini kako bi se izbjegle, odnosno znatno smanjile, mogućnosti nastanka pomorskih havarija. Od havarija tipičnih za plovila nautičkog turizma u marinama se najčešće događaju nasukanje, sudar, udar, požar, otkazivanje pogonskog uređaja na plovilu te prodor mora, a čest uzrok je ljudski faktor.

S obzirom na orijentaciju Republike Hrvatske prema nautičkom turizmu svakako bi trebalo preciznije definirati prava i obveze koncesionara u odnosu na korisnike marina. Prije svega, trebalo bi izričito popisati javne ovlasti koncesionara marine, osobito u dijelu postizanja najviših standarda sigurnosti plovidbe. Javne ovlasti koncesionara marine prvenstveno bi trebale biti usmjerene na različite mjere kojima bi se spriječilo počinitelje protupravnih djela da bez dopuštenja napuste marinu. Tako bi koncesionar bio produžena ruka države u provođenju visokih međunarodnih i nacionalnih standarda u ostvarivanju sigurne plovidbe.

Unatoč uočenim manjkavostima te potrebnim legislativnim poboljšanjima može se zaključiti kako marine pružaju dovoljnu razinu sigurnosti boravka plovila na vezu i to kako tijekom ljeta, kada su učestala uplovljenja i isplavljenja plovila, tako i tijekom zime, odnosno u vrijeme kada je najveći dio plovila u raspremi.

## BIBLIOGRAFIJA

### Knjige

1. Bolanča, D., *Pravni status morskih luka kao pomorskog dobra u Republici Hrvatskoj*, Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu, Split, 2003.
2. Bolanča, D., *Prometno pravo Republike Hrvatske*, Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu, Split, 2016.
3. Luković, T.; Gračan, D.; Zec, D.; Jugović, A.; Petrinović, R.; Šerić, N.; Milošević Pujo, B.; Asić, A.; Horak, S.; Gržetić, Z.; Marušić, Z.; Mađer, B.; Kundih, B.; Morgan, P., *Nautički turizam Hrvatske*, Redak, Split, 2015.
4. Pavić, D., *Pomorsko imovinsko pravo*, Književni krug, Split, 2006.
5. Šamanović, J., *Nautički turizam i management marina*, Visoka pomorska škola u Splitu, Split, 2002.



## Članci

1. Arapović, S., Pravne osobe koje imaju javne ovlasti, *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu*, vol. 38, br. 2-3, 2001., str. 137-147.
2. Đerđa, D., Ugovor o koncesiji, *Hrvatska javna uprava*, vol. 6, br. 3, 2006., str. 85-120.
3. Mandić, N., Pravni okvir funkcioniranja (državnih) lučkih uprava u Republici Hrvatskoj, *Suvremeni promet*, vol. 33, br. 1-2, 2013., str. 114-118.
4. Petrinović, R.; Mandić, N., Javne ovlasti koncesionara luke nautičkog turizma, Barbić, J. (ur.), *Pravni okvir za luke nautičkog turizma*, knjiga 42, Nakladnički niz: *Modernizacija prava*, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 2018., str. 125-135.
5. Petrinović, R.; Mandić, N.; Milošević Pujo, B., Standardi sigurnosti plovidbe u lukama nautičkog turizma (marinama) s posebnim osvrtom na održavanje reda u luci, *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, vol. 57, br. 172, Zagreb, 2018., str. 177-204.
6. Petrinović, R.; Mandić, N.; Sirišćević, E., The Status of Vessels for Sport and Recreation in the Croatian and Montenegrin Legislation and Meeting the Requirements of Navigation Safety in Nautical Tourism Ports, *Book of Proceedings – International Conference on Traffic and Transport Engineering*, Beograd, 2016., str. 312-321.

## Propisi

1. Konvencija Ujedinjenih naroda o pravu mora, Montego Bay, 1982. (UNCLOS).
2. Međunarodna konvencija o sprječavanju onečišćenja mora s brodova, London, 1973./1978. (MARPOL).
3. Međunarodna konvencija o zaštiti ljudskog života na moru, London, 1974. (SOLAS).
4. Pomorski zakonik, Narodne novine br. 181/2004, 76/2007, 146/2008, 61/2011, 56/2013, 26/2015.
5. Pravilnik o brodicama i jahtama, Narodne novine br. 27/2005, 57/2006, 80/2007, 3/2008, 18/2009, 56/2010, 97/2012, 137/2013, 18/2016, 72/2017.
6. Pravilnik o kriterijima za određivanje namjene pojedinog dijela luke otvorene za javni promet županijskog i lokalnog značaja, način plaćanja veza, uvjete korištenja, te određivanje maksimalne visine naknade i raspodjele prihoda, Narodne novine br. 94/2007, 79/2008, 114/2012, 47/2013.

7. Pravilnik o mjestima zakloništa, Narodne novine br. 3/2008, 101/2016.
8. Pravilnik o obavljanju inspekcijskog nadzora sigurnosti plovidbe, Narodne novine br. 39/2011, 112/2014, 33/2015, 86/2015, 29/2016.
9. Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma, Narodne novine br. 142/1999, 47/2000, 121/2000, 45/2001, 108/2001, 106/2004.
10. Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma, Narodne novine br. 72/2008.
11. Pravilnik o uvjetima i načinu održavanja reda u lukama i na ostalim dijelovima unutarnjih morskih voda i teritorijalnog mora Republike Hrvatske, Narodne novine br. 90/2005, 10/2008, 155/2008, 127/2010, 80/2012, 7/2017.
12. Pravilnik o uvjetima za obavljanje djelatnosti iznajmljivanja plovila sa ili bez posade i pružanje usluge smještaja gostiju na plovilu, Narodne novine br. 99/2013.
13. Pravilnik o uvjetima za obavljanje pomorske kabotaže u Republici Hrvatskoj, Narodne novine br. 56/2014, 56/2017.
14. Pravilnik o vrstama i kategorijama plovnih objekata nautičkog turizma, Narodne novine br. 69/2008, 83/2009, 49/2015.
15. Uredba o razvrstaju luka otvorenih za javni promet i luka posebne namjene, Narodne novine br. 110/2004, 82/2007.
16. Uredba o uvjetima kojima moraju udovoljavati luke, Narodne novine br. 110/2004.
17. Uredba o uvjetima za dolazak i boravak stranih jahti i brodice namijenjenih sportu i razonodi u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske, Narodne novine br. 97/2013, 50/2017.
18. Uredba Vijeća br. 3577/1992 od 7. prosinca 1992. o primjeni načela slobode pružanja usluga u pomorskom prijevozu unutar država članica – pomorska kabotaža.
19. Zakon o koncesijama, Narodne novine br. 69/2017.
20. Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama, Narodne novine br. 158/2003, 100/2004, 141/2006, 38/2009, 123/2011, 56/2016.
21. Zakon o pružanju usluga u turizmu, Narodne novine br. 130/2017.
22. Zakon o sigurnosnoj zaštiti pomorskih brodova i luka, Narodne novine br. 108/2017.

## **Sudske odluke**

1. Visoki trgovački sud Republike Hrvatske, Pž 8130/03-3, 22. studenog 2006.

## **Ostalo**

1. Internetska stranica Ministarstva turizma – <https://mint.gov.hr/pristup-informacijama/kategorizacija-11512/arhiva-11516/11516>, stranica posjećena 24. listopada 2018.
2. Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, Ministarstvo turizma, Strategija razvoja nautičkog turizma Republike Hrvatske za razdoblje 2009.-2019. godine, Zagreb, prosinac, 2008. <http://www.mppi.hr/UserDocsImages/Strategija%20razvoja%20nautickog%20turizma%20HR%201.pdf>, stranica posjećena 21. studenog 2018.
3. Prijedlog zakona o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika, prvo čitanje, P.Z.E. br. 421 – predlagatelj: Vlada Republike Hrvatske, <http://www.sabor.hr/prijedlog-zakona-o-izmjenama-i-dopunama-pomorskog-zakonika-prvo-citanje-pze-br-421-predlagateljica?t=46034&tid=205843>, stranica posjećena 10. prosinca 2018.



**Doc. dr. sc. Josip Pavliček**  
Visoka policijska škola, Zagreb

## RAZVOJ SIGURNOSNIH STANDARDA U MARINAMA\*

### 1. UVOD

Pojam sigurnosti korišten u različitim kontekstima i područjima ljudskog djelovanja ima različita značenja pa je na samom početku važno postaviti odgovarajuća pojmovna određenja. Fokus ovog rada bit će usmjeren na sigurnost ljudi i imovine u marinama, koja se narušava kriminalnim djelovanjem čovjeka.

Sigurnost se najčešće definira kao stanje suprotno od nesigurnosti, odnosno stanje u kojem nema štetnih posljedica za osobe i/ili imovinu. S obzirom na to da je potpuna sigurnost, a time i odsutnost bilo kakvih štetnih posljedica teško dostižna, težimo postizanju što više razine sigurnosti. Razina sigurnosti u najvećoj mjeri ovisi o primjeni preventivnih, zaštitnih ili sigurnosnih mjera odnosno standarda.

Promatrano u kontekstu poslovanja marina, sigurnost plovila i osobna sigurnost preduvjeti su koje nautičari razmatraju kod odabira turističke destinacije,<sup>1</sup> ali i konkretne marine.<sup>2</sup> Njihova očekivanja od marina u pogledu sigurnosti u pravilu su velika, a ponekad i nerealna. Teško je pomiriti bezbrižno, opušteno pa

---

\* Ovaj rad je rezultat istraživanja u okviru znanstvenoistraživačkog projekta Jadranskog zavoda Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti pod nazivom *Razvoj suvremenog pravnog i osigurateljnog režima za hrvatske marine – unapređenje konkurentnosti, sigurnosti, sigurnosne zaštite i zaštite morskog okoliša (DELICROMAR)*, koji je financirala Hrvatska zaklada za znanost (HRZZ-UIP-2013-11-3061), [www.delicromar.hazu.hr](http://www.delicromar.hazu.hr).

1 Garg, A., Travel Risks vs Tourist Decision Making: A Tourist Perspective, *International Journal of Hospitality & Tourism Systems*, vol. 8, br. 1, 2015., str. 1-9.

2 Jadrijević, N.; Lorincz, J.; Krčum, M., Defining Factors of Nautical Tourism Ports Competitiveness in the Republic of Croatia, Vidan, P. et al. (ur.), *Book of Proceedings 7th International Maritime Science Conference*, Solin, 20. – 21. travnja 2017., Pomorski fakultet Sveučilišta u Splitu, Split, 2017., str. 263.

čak i nemarno ponašanje tijekom odmora s visokom razinom sigurnosti odnosno odsutnošću štetnih posljedica. Javljaju se također zahtjevi da sigurnost u turizmu mora biti *učinkovita, a istodobno nevidljiva*. Turisti ne smiju osjetiti primjenu sigurnosnih mjera i ograničenja, a moraju se osjećati sigurno. Upravo je taj *subjektivni osjećaj sigurnosti* važan opći element na osnovi kojeg se ocjenjuje stanje sigurnosti na nekom području. To je osobna percepcija da postoji mala vjerojatnost nastupanja štetnih posljedica. Subjektivni osjećaj sigurnosti može varirati s obzirom na objektivne okolnosti koje određuju stanje sigurnosti. Suvremeni oblici komunikacije, društvene mreže, mediji u velikoj mjeri doprinose stvaranju osjećaja sigurnosti odnosno nesigurnosti. Već nekoliko sigurnosnih ekscesa može poljuljati subjektivni osjećaj sigurnosti. Tako možemo reći i da je *sigurnost vrlo krhka*, lako ju je narušiti. Ona je u svakom slučaju vrlo *promjenjiva kategorija*, mijenja se kroz vrijeme, ovisno o okolnostima odnosno parametrima koji na nju utječu. Zato se sigurnošću kao specifičnim fenomenom treba baviti kontinuirano.

Sigurnošću se primarno bavi država. Ona preko svojih nadležnih sigurnosnih tijela pruža određenu razinu sigurnosti i jamac je sigurnosti na čitavom području Republike Hrvatske. Činjenica je da takva razina sigurnosti koju pružaju državna tijela nije uvijek zadovoljavajuća za pojedine gospodarske grane, kompanije i pojedince koji zahtijevaju veću razinu sigurnosti. Takvi *viši sigurnosni standardi* onda su u nadležnosti privatne zaštite i samih kompanija ili pojedinaca. Možemo čak ustvrditi, kako ističe Ahić,<sup>3</sup> da je privatni sigurnosni sektor već toliko razvijen da je tradicionalni, državni koncept sigurnosti u velikoj mjeri promijenjen i da sve više unutar područja privatne sigurnosti jača koncept tzv. korporativne sigurnosti,<sup>4</sup> koji je usmjeren na zaštitu poslovnih procesa, imovine kompanije i zaposlenika.

Sigurnosni standardi trebali bi biti odraz stvarnih sigurnosnih potreba i realne sigurnosne procjene. Važno je nastojati uspostaviti ravnotežu između stvarnih izvora ugrožavanja i mjera zaštite. Ako se preuveličaju, mjere zaštite mogu proizvesti negativne učinke. Predimenzionirani sigurnosni standardi stvaraju nepotrebno financijsko opterećenje za poslovanje kompanije, utječu na slobodu kretanja turista i dovode do prekomjerne sekuritizacije te poslovne grane.<sup>5</sup> S druge

3 Ahić, J., Javno privatno partnerstvo u oblasti sigurnosti, *Kriminalističke teme*, vol. 11, br. 1-2, 2011., str. 73-84.

4 Čemerin, V.; Nad, I.; Rubić, I., Nazivlje privatne sigurnosti: Problematika definiranja pojma korporativne sigurnosti, Nad, I. (ur.), *Zbornik radova: Dani kriznog upravljanja*, Split, 12. – 13. travnja 2016., Veleučilište Velika Gorica, 2016., str. 61-67.

5 Malcolm, A. J., *The securitisation of the United Kingdom's maritime infrastructure during the „war on terror“*, doktorska disertacija, University of Warwick, Warwick, 2011., [http://wrap.warwick.ac.uk/45468/1/WRAP\\_THESIS\\_Malcolm\\_2011.pdf](http://wrap.warwick.ac.uk/45468/1/WRAP_THESIS_Malcolm_2011.pdf), stranica posjećena 20. rujna 2018.

strane, nedovoljno dimenzionirani sigurnosni standardi koji su ispod potrebne razine dovode do narušavanja stanja sigurnosti i izravno utječu na poslovanje kroz smanjen broj turista koji odustaju od destinacija zbog subjektivnog osjećaja nesigurnosti ili nezadovoljstva zbog sigurnosnih problema koje su imali.

Kada je riječ o sigurnosnim standardima u marinama, već smo naveli da korisnici očekuju da oni budu visoki. Tako dolazimo i do sljedećeg obilježja sigurnosti, *cijene sigurnosti*. Visoka razina sigurnosti nije besplatna, nije čak ni jeftina. Izražava se u izravnim financijskim ulaganjima u prevenciju, sigurnosne mjere i u ograničenjima sloboda. Jedan od kamena spoticanja kod ulaganja u sigurnost jest to što ona često nemaju brze i financijski mjerljive učinke. Odnosno, javljaju se dileme o tome bi li se išta dogodilo da nije bilo investiranja u sigurnosne standarde. U jednom dijelu slučajeva nikad nećemo doznati koliki je njihov stvarni doseg, odnosno koliko smo konkretno potencijalnih počinitelja odvratili od počinjenja neke štetne radnje, dok će u ostalim slučajevima biti evidentna odsutnost štetnih posljedica u određenom razdoblju kad su primjenjivani sigurnosni standardi.

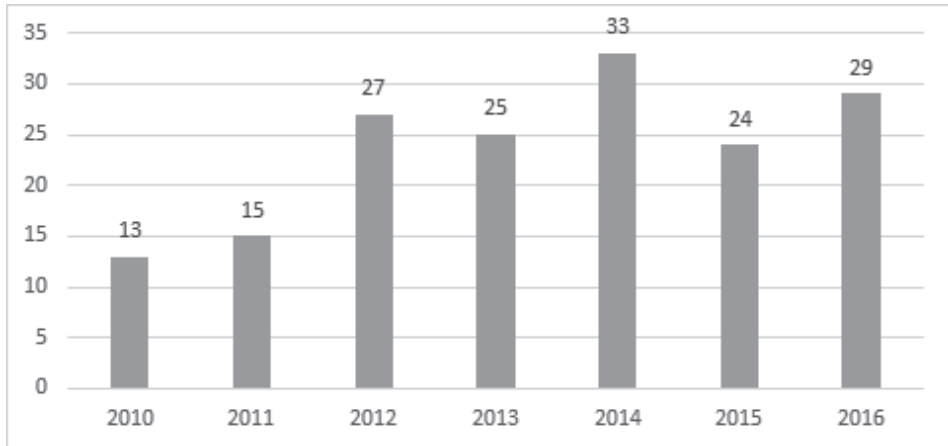
Prilikom razmatranja sigurnosnih standarda u marinama potrebno je poći od stvarnog stanja na terenu, odnosno od postojećih rizika i mjera sigurnosti koje se trenutačno primjenjuju. U tu svrhu napravljena je kratka analiza stanja i kretanja evidentiranog kriminaliteta počinjenog u marinama koje posluju na području Republike Hrvatske i terensko istraživanje u marinama kako bi se dobili jasni pokazatelji primjene sigurnosnih standarda.

## 2. STANJE I KRETANJE KRIMINALITETA U MARINAMA

Promatrano s aspekta ugroženosti kriminalitetom može se zaključiti da marine ne pripadaju među kriminalna žarišta. Na to upućuju podaci iz evidencija Ministarstva unutarnjih poslova RH, koji pokazuju da je u sedmogodišnjem razdoblju od 1. siječnja 2010. do 31. prosinca 2016. u morskim i riječnim lukama i marinama na području Republike Hrvatske bilo prijavljeno 981 kazneno djelo. Od toga je u marinama prijavljeno 166 kaznenih djela, odnosno 16,9% od spomenutog ukupnog broja kaznenih djela.

Grafikon 1.

Kretanje broja kaznenih djela počinjenih u marinama na godišnjoj razini



Izvor: Statistička izvješća MUP-a RH 2012. – 2016.

Kao što možemo vidjeti iz grafikona, u razdoblju od 2012. – 2016. broj kaznenih djela je nešto porastao u odnosu na prethodno razdoblje, no i dalje se kreće od 24 do najviše 33 kaznena djela godišnje. Usporedimo li te brojke s ukupnim brojem kaznenih djela u Republici Hrvatskoj, možemo zaključiti da su one minorne. Ukupan broj kaznenih djela u RH u analiziranom razdoblju kretao se od 75 620 kaznenih djela, koliko ih je najviše počinjeno 2011. godine, pa do 55 824 kaznena djela počinjenih 2016. godine.<sup>6</sup> Ipak, uz evidentirani kriminalitet potrebno je uzeti u obzir i postojanje tamne brojke kaznenih djela. Riječ je o kaznenim djelima koja su počinjena, a nisu prijavljena policiji ili drugim nadležnim državnim tijelima, osobito iz domene lakšeg imovinskog kriminaliteta. Suočavanje sa stvarnim kriminalitetom jedan je od preuvjeta njegova suzbijanja. Ignoriranje, bagateliziranje ili prikrivanje kriminaliteta i sigurnosnih problema nužno dovodi do narušavanja sigurnosti.

<sup>6</sup> Ministarstvo unutarnjih poslova, Pregled osnovnih sigurnosnih pokazatelja i radnih rezultata za godine 2010. – 2016., Zagreb, 2016.



Tablica 1.  
Poblža lokacija počinjenja kaznenih djela

Kazneno djelo / lokacija		luka, lučica	marina	šetnica, ulica uz luku	privezište, sidrište	ukupno	$\chi^2$
<i>Krađa</i>	broj k.d.	344	88	32	36	500	1,017***
	%	68,80	17,60	6,40	7,20	100,00	
<i>Teška krađa provaljivanjem, obijanjem ili soladavanjem većih prepreka</i>	broj k.d.	145	43	17	7	212	
	%	68,40	20,30	8,00	3,30	100,00	
<i>Oštećenje tuđe stvari</i>	broj k.d.	81	17	0	12	110	
	%	73,60	15,50	0,00	10,90	100,00	
<i>Zlouporaba droga</i>	broj k.d.	20	1	2	13	36	
	%	55,60	2,80	5,60	36,10	100,00	
<i>Krivotvorenje isprave</i>	broj k.d.	12	1	0	1	14	
	%	85,70	7,10	0,00	7,10	100,00	
<i>Prijetnja</i>	broj k.d.	21	6	0	1	28	
	%	75,00	21,40	0,00	3,60	100,00	
<i>Izbjegavanje carinskog nadzora</i>	broj k.d.	11	0	0	0	11	
	%	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	
<i>Utaja</i>	broj k.d.	13	6	0	4	23	
	%	56,50	26,10	0,00	17,40	100,00	
<i>Prijevара</i>	broj k.d.	4	1	0	4	9	
	%	44,40	11,10	0,00	44,40	100,00	
<i>Tjelesne ozljede/teške tjelesne ozljede</i>	broj k.d.	7	0	0	1	8	
	%	87,50	0,00	0,00	12,50	100,00	
<i>Ostala kaznena djela</i>	broj k.d.	19	3	0	8	30	
	%	63,30	10,00	0,00	26,70	100,00	
<i>Ukupno</i>	broj k.d.	677	166	51	87	981	
	%	69,00	16,90	5,20	8,90	100,00	

\* p<0.05, \*\* p<0.01, \*\*\* p<0.001

Analiziramo li poblže strukturu kaznenih djela koja su počinjena u marinama, vidimo da je uglavnom riječ o imovinskim deliktima. Najučestalije su krađe koje čine nešto više od 50% kriminaliteta u marinama, zatim slijede provalne krađe s udjelom od oko 26% i oštećenja tuđe stvari s udjelom od oko 10% u ukupnom broju kaznenih djela počinjenih u marinama. Kad je riječ o krađama i provalnim krađama, uglavnom su počinjenjem kaznenih djela bili otuđeni predmeti koji su se nalazili na plovilima poput osobnih stvari, novca, dokumenata, navigacijske i druge opreme plovila, pomoćnih čamaca, izvanbrodskih motora i slično.

Usporedimo li takvu strukturu i opseg kriminaliteta s glavnim sigurnosnim prijetnjama europskih luka među koje pripada transport bombi brodovima ili korištenje brodova kao bombi, narkoterorizam, krijumčarenje oružja, krijumčarenje ljudi, ilegalne migracije i krijumčarenje droge, alkohola i cigareta, koje spominje Carpenter<sup>7</sup>, vidimo da se ona ne uklapa u takve okvire. Upravo suprotno, treba naglasiti da u analiziranom razdoblju nije bilo težih pojedinačnih kaznenih djela počinjenih u lukama i marinama kao što su ubojstva, razbojništva ili teroristički napadi, koja bi s obzirom na svoje posljedice imala veći utjecaj na sigurnost građana i imovine.<sup>8</sup>

Posebno su analizirane krađe plovila, kojih je u analiziranom razdoblju bilo ukupno 58 ili 5,9% od ukupnog broja kaznenih djela. Uglavnom je bila riječ o krađi manjih plovila, dok su u samo nekoliko slučajeva ukradene skupocjene jahte, od kojih je najveći dio bio povezan s neriješenim imovinskopравnim odnosima među njihovim suvlasnicima.<sup>9</sup>

### 3. METODOLOŠKE ODREDNICE TERENSKOG ISTRAŽIVANJA

Radi dobivanja jasnijeg uvida u sigurnosne standarde koji se primjenjuju u hrvatskim marinama, poduzeto je i terensko istraživanje koje je uključilo posjete dijelu marina i intervju sa zaposlenicima o sigurnosnim aspektima poslovanja marina. Uz ACI, koji kao najveći hrvatski lanac marina obuhvaća 22 marine, istraživanjem su obuhvaćene i sljedeće marine: Tehnomont marina Veruda – Pula, Marina Punat Krk, D-Marin Marina Dalmacija, Ilirija d. d. – Marina Kornati, SCT – Marina Trogir. Radi usporedbe sa sigurnosnim standardima koji se primjenjuju u lukama, istraživanjem su obuhvaćene i Luka Rijeka i Luka Rovinj.

Predmet istraživanja bili su elementi sustava sigurnosti u marinama, kvaliteta njihove implementacije te sigurnosno relevantni događaji i uočeni sigurnosni rizici u marinama.

S obzirom na predmet istraživanja postavljeno je nekoliko ciljeva istraživanja. Opći cilj istraživanja bio je steći neposredan uvid u sigurnosne aspekte poslovanja marina. Pritom je bilo važno identificirati pojedinačne elemente sustava sigurnosti,

---

7 Carpenter, A., Security and Europe's Sea Ports: threats and issues facing maritime gateways to Europe, [http://www.academia.edu/download/13329296/A\\_Carpenter\\_Paper\\_for\\_2012\\_Policing\\_and\\_Euro-pean\\_Studies\\_Conference.pdf](http://www.academia.edu/download/13329296/A_Carpenter_Paper_for_2012_Policing_and_Euro-pean_Studies_Conference.pdf), 2012., stranica posjećena 10. kolovoza 2018.

8 Pavliček, J.; Padovan, A. V.; Pijaca, M., Criminological and Legal Aspects of Croatian Ports and Marinas Security, Meško, G. et al. (ur.), *Criminal Justice and Security in Central and Eastern Europe: From Common Sense to Evidence-based Policy-making*, Ljubljana, 25. – 27. rujna 2018., University of Maribor Press, Maribor, 2018., str. 469-484.

9 *Ibid.*

odnosno kojim to preventivnim i drugim sigurnosnim mjerama marine štite imovinu i ljude. Važan cilj bilo je i razmatranje kvalitete implementacije sigurnosnih mjera. Zatim je cilj istraživanja bilo i utvrditi do koje razine postoji podudarnost među marinama u pogledu funkcioniranja sigurnosnog sustava, kako bi se mogao stvoriti minimalni zajednički standard sigurnosti.

U skladu s predmetom i ciljevima istraživanja postavljene su istraživačke hipoteze:

- Zbog općenito povoljne sigurnosne situacije u Republici Hrvatskoj nedovoljno pažnje posvećuje se razvoju sigurnosnih standarda u marinama.
- Mornari su glavni nositelji sigurnosno preventivnih aktivnosti u marinama.
- Postoji podudarnost među marinama u pogledu primjene osnovnih sigurnosnih mjera.
- Postoje razlike u kvaliteti implementacije sigurnosnih mjera u marinama.

S obzirom na to da je u istraživanju naglasak stavljen na sagledavanje kvalitativne dimenzije sigurnosnih standarda, tomu su prilagođene metode istraživanja. Korištena je metoda intervjuiranja voditelja marina, zaposlenika marina odgovornih za sigurnost i mornara u marinama. Vođeni su polustrukturirani intervjui o kojima su vođene bilješke. Ostvaren je neposredan uvid u elemente sustava sigurnosti i samo funkcioniranje marine, o čemu su također vođene bilješke. Nakon terenskog istraživanja obavljena je obrada podataka kroz analizu, usporedbu i sintezu prikupljenih informacija.

## 4. REZULTATI ISTRAŽIVANJA I RASPRAVA

U pripremljenoj fazi istraživanja identificirani su sljedeći sigurnosno relevantni segmenti poslovanja marina: siguran vez, sigurnost plovila i pokretne imovine na plovilu, sigurnost plovidbe i cestovnog prometa na prostoru marine, sigurnost imovine marine i potkoncesionara, osobna sigurnost korisnika i zaposlenika marine, a također su uzeti u obzir vanjski i unutarnji izvori opasnosti za poslovanje marine, sigurnosno relevantni događaji i elementi sigurnosnog sustava marine.

### 4.1. Sigurnost veza za plovilo

Iako se termin siguran vez više odnosi na tehničke karakteristike veza za plovilo i na uslugu koju nautičari dobivaju u marini, u ovom radu bit će sagledani još neki sigurnosni rizici za sam vez. Siguran vez izravno je povezan sa sigurnošću

imovine, prije svega plovila i ljudi. Stoga mu sve marine obuhvaćene istraživanjem posvećuju posebnu pažnju. Iako tehničke karakteristike veza nisu predmet razmatranja u ovom članku, treba napomenuti da su zabilježeni slučajevi oštećivanja plovila zbog tehničke neispravnosti veza, najčešće zbog dotrajalosti opreme veza, i to uglavnom tijekom vremenskih nepogoda. Relativno su česti bili slučajevi nenamjernog oštećivanja konopa veza propelerom broda prilikom isplovljavanja ili uplovljavanja na vez, međutim, oni u pravilu nisu doveli do značajnijih ugrožavanja plovila ili ljudi. U analiziranim marinama nije bilo zabilježenih namjernih oštećenja konopa veza kidanjem ili rezanjem, koja bi bila počinjena s ciljem oštećenja plovila. Zbog važnosti za poslovanje marine, kontrola veza, a osobito konopa veza, jedna je od osnovnih zadaća mornara prilikom sigurnosnog obilaska marine i plovila. Posebna pažnja u pogledu sigurnosti veza posvećuje se tijekom redovitih i izvanrednih sigurnosnih obilazaka marine uoči i nakon vremenskih nepogoda. Pojedine vremenske nepogode, ovisno o lokaciji i konfiguraciji marine, mogu imati jači utjecaj na sigurnost imovine marine tako da ih je potrebno razmatrati individualno.

## **4.2. Sigurnost plovila i pokretne imovine na plovilu**

U standardne radnje tijekom sigurnosnog obilaska marine ubraja se i vanjski pregled plovila koja su na vezu. Prije svega mornari provjeravaju nalazi li se plovilo na vezu. Stanje na vezovima uspoređuje se s internom evidencijom marine. Ako plovila nema na vezu, obavljaju se interne provjere (servis, premještanje na drugi vez i sl.), zatim se kontaktira vlasnik i onda u slučaju krađe plovila obavještava policija. U analiziranim marinama zabilježeno je nekoliko krađa plovila. U najvećoj mjeri bila je riječ o međuvlasničkim sporovima i razmiricama. Nešto su češće krađe pomoćnih čamaca, bilo da se nalaze na jahti ili u moru. S aspekta prevencije krađa plovila u sigurnosne standarde ulaze precizno definirane procedure komunikacije vlasnika broda s marinom prije isplovljavanja iz marine i svakodnevna kontrola plovila na vezu te brzina reakcije u slučaju sumnjivih radnji. Naravno da je moguća ugradnja različitih elektroničkih sigurnosnih uređaja koji mogu spriječiti krađu plovila i pravodobno dojaviti pokušaj krađe, odnosno pomoći u lociranju već ukradenog plovila, pa sve do neposredne fizičke zaštite plovila. Takva razina sigurnosti u pravilu je pitanje opredjeljenja vlasnika, a može biti i dio dodatnih usluga marine.

Potonuća plovila događala su se relativno rijetko. Najveći broj ih se prevenira kroz sigurnosne obilaske pa se u slučaju uočenih promjena na vodenoj liniji broda tegle i vade iz mora. Nisu evidentirani događaji u kojima bi se pouzdano utvrdilo

da su potonuća izazvana namjerno s ciljem oštećenja plovila ili prijevere osiguravajućeg društva, iako se takvi motivi ne mogu isključiti. Uglavnom su u slučajevima potonuća zabilježeni tehnički kvarovi. S potonućima su u pravilu povezana i istjecanja goriva iz rezervoara plovila, što predstavlja dodatni izvor opasnosti za morski okoliš marine. Marine trebaju biti opremljene apsorbirajućim branama i drugim sredstvima za sprječavanje širenja zagađenja i neškodljivo uklanjanje motornih goriva i drugih opasnih kemikalija iz mora. Također je važno da su mornari osposobljeni za rukovanje tim sredstvima i poduzimanje hitnih radnji.

Osim sigurnosti samog plovila potrebno je uzeti u obzir i sigurnost imovine korisnika marine koja se nalazi na brodovima. Iz statističkih podataka o prijavljenom kriminalitetu vidimo da krađe i provalne krađe pripadaju među najučestalije oblike kriminaliteta u marinama. Riječ je o pojavnim oblicima kaznenih djela kod kojih počinitelji u pravilu iskorištavaju činjenicu da je neki predmet poput novčanika, računala, kamere, navigacijskog uređaja ostavljen bez nadzora na otvorenim dijelovima broda ili pored broda, pa ga otuđuju. Upozoravanjem vlasnika i korisnika plovila na samozaštitno ponašanje moguće je smanjiti učestalost takvih događaja. Kao prigodni počinitelji takvih krađa mogu se pojaviti i osobe koje se neovlašteno kreću marinom, ali i korisnici marine. Vlasnicima plovila svakako bi bilo uputno skrenuti pažnju na rizičnost ostavljanja iznimno vrijednih stvari na plovilu. Ponekad i banalne provale, kada je počiniteljima cilj ukrasti, primjerice, signalne rakete za odlazak na nogometnu utakmicu, mogu dovesti do ozbiljnih šteta za vlasnike. U tom smislu važno je i rano suzbijanje devijantnih ponašanja u marinama. Rana i ispravna reakcija na ponašanja u prostorima marine poput otklanjanja prosjačenja, zabrane skupljanja praznih plastičnih boca, alkoholiziranja ili drugih oblika okupljanja u marini, vidljivost mornara ili zaštitara na prostoru marine mogu imati značajan preventivni učinak, odnosno smanjiti mogućnost nastupanja štetnih posljedica.

Provale u plovila i krađe pokretne imovine s plovila učestalije su od krađa plovila. Obično su učestalije u marinama koje se nalaze u naseljima s višim stupnjem urbanizacije. Ovisi i o samoj konfiguraciji marine, odnosno mogućnosti i frekvenciji kretanja građana koji nisu korisnici marine kroz područje marine. S obzirom na činjenicu da su marine kao opće pomorsko dobro otvorene za pristup svim građanima, to predstavlja dodatan rizik pristupa plovilima na vezu. Jedan od zadataka mornara je i obraćanje pozornosti na kretanje osoba koje nisu korisnici usluga marine po prostoru marine. Mornari bi trebali pristupiti takvim osobama, provjeriti razlog njihova boravka na prostoru marine, dati im upute, pratiti njihovo kretanje po marini odnosno udaljiti ih s prostora gatova ako nemaju razloga za boravak na tom prostoru. Mornare bi u tom smislu bilo potrebno

dodatno educirati o indikatorima sumnjivog ponašanja potencijalnih počinitelja, odnosno tipičnim načinima počinjenja krađa ili provalnih krađa kako bi mogli razlikovati znatiželjne turiste od potencijalnih kradljivaca i provalnika. Osobito je takva aktivnost mornara ili zaštitara, ako su angažirani, bitna u večernjim i noćnim satima kada postoji i najveći rizik od provala u plovila. Tijekom dana mogućnost takvog nadzora u pojedinim marinama znatno je smanjena zbog velikog broja osoba koje se kreću prostorom marine, a osobito za vrijeme smjene gostiju ili u dijelu marina gdje se nalaze plovila u čarteru. Sukladno tim vršnim opterećenjima potrebno je određivati i dovoljan broj mornara koji će obavljati takve poslove.

Jedan od bitnih izvora opasnosti za imovinu i ljude u marinama su požari. S obzirom na to da se na plovilima u najvećoj mjeri nalaze lako zapaljivi materijali, zabilježen je određen broj požara. Od toga je nekoliko bilo teških. Uzroci požara bili su različiti, od munja, tehničkih kvarova, nestručnog izvođenja različitih radova na plovilima ili u servisnoj zoni, tehničkih nedostataka na baterijama i instalacijama plovila, signalnih raketa i baklji. Važan sigurnosni standard u marinama je brza i učinkovita zaštita od požara. Djelatnici marina, osobito onih koje su pretrpjele velike štete, vrlo su senzibilizirani na opasnost od požara. Marine u pravilu imaju odgovarajuću protupožarnu infrastrukturu i opremu te održavaju periodične protupožarne vježbe. U ponekim marinama oslonjeni su na pomoć javne ili profesionalne vatrogasne postrojbe. No, kao što je i napomenuto, jedina ispravna reakcija je prevencija, ali i brza i učinkovita reakcija na požar. U tome svakako ključnu ulogu imaju mornari i drugi djelatnici marine. Upravo su mornari ti koji tijekom obilazaka marine trebaju uočiti požar i pravodobno reagirati.

### **4.3. Sigurnost plovidbe u marini**

Sigurnost plovidbe u marini analizirana je samo s aspekta korištenja plovila kao sredstva počinjenja kaznenog djela na štetu imovine ili osoba. Nisu zabilježeni slučajevi namjernog korištenja plovila kao sredstva kojim bi se namjerno oštećivala druga plovila (bilo je nehajnih oštećenja kao posljedica neprilagođene brzine plovidbe u marini) i infrastruktura marine, pa ni kao sredstva za prijevoz eksplozivnih ili zapaljivih tvari za počinjenje terorističkih akata.

Morski ulaz u marinu, tamo gdje postoji ograničeno područje ulaska u marinu, nadzire se neposredno od strane mornara ili posredstvom sustava videonadzora. Nadzor pristupa u prostor marina koje imaju ograničeno područje ulaska mogao bi se urediti i tehničkim rješenjima poput postavljanja senzora, koji bi ujedno imali mogućnost mjerenja duljine plovila, što je važno i za dodjelu određene vrste veza, odnosno cijene veza. Određeni broj marina nema takvo ograničeno područje

ulaska u marinu plovilom pa postoji veća mogućnost pristupa dokovima s morske strane, što može predstavljati dodatni sigurnosni izazov. Takvu mogućnost potrebno je uzeti u obzir kao način počinjenja kaznenih djela na štetu imovine i tome prilagoditi sigurnosne mjere, barem kroz kvalitetan videonadzor prostora za pristup gatovima.

#### 4.4. Sigurnost imovine marine i potkoncesionara

Tijekom istraživanja uzeta je u obzir i sigurnost imovine marine. U intervjuima su dobiveni podaci da nisu zabilježeni ozbiljniji slučajevi namjernog uništavanja imovine marine. Uglavnom je bila riječ o događajima tijekom kojih su zbog nemarnog postupanja korisnika marine oštećene ulazne rampe u marinu, ograde, ormarići za struju i vodu i slično. Ulaz vozilima u pojedinim marinama je ograničen, a tamo gdje se nalaze uređena parkirališta moguće je uz naplatu slobodno parkirati vozila.

Marine su uglavnom u većoj ili manjoj mjeri ograđene, što onemogućuje ulazak na prostor marine iz svih pravaca te je pristup moguć samo kroz ulaze ili na ograničenom prostoru. Zapriječivanje ulaska u prostor marine ima sa sigurnosnog aspekta važnu ulogu, osobito ograničavanje ulaska na same gatove, odnosno dijelove marine s kojih se može pristupiti na plovila koja su na vezu. To je posebno bitno za marine smještene u urbanim sredinama i ondje gdje postoji vjerojatnost pristupa velikog broja osoba koje nisu korisnici marine. Već zatvorena, nezaključana vrata na ulazu u marinu mogu osjetno smanjiti broj osoba koje će se njome kretati.

U ugostiteljskim objektima koji se nalaze na prostoru marina javljaju se uobičajeni problemi s gostima, uglavnom uzrokovani prekomjernom konzumacijom alkohola. Bilo je riječi o narušavanjima javnog reda i mira, svađama, ponekoj tučnjavi ili galami. Takvi događaji ponekad bi se prenijeli i na prostor marine kad bi osobe izašle iz ugostiteljskih objekata.

Benzinske postaje često se nalaze u sklopu marina, no sa sigurnosnog aspekta one su samostalni objekti koji rade vlastitu procjenu ugroze. Zabilježeni su rijetki sigurnosno relevantni događaji u vidu manjih požara na plovilima zbog nepoštovanja sigurnosnih standarda prilikom točenja goriva ili ponekog manjeg istjecanja goriva koje djelatnici benzinske postaje sami saniraju.

U sklopu marina još se sigurnosno može razmatrati prostor recepcije marine s aspekta novčarskog poslovanja, prije svega mjenjačkih poslova. U tom smislu postoje vanjski rizici od počinjenja razbojništva i unutarnji rizici od krađe ili pronevjere povjerenog novca od strane zaposlenika. Također je potrebno uzeti u obzir

i informacijsku sigurnost s obzirom na nekoliko blažih napada na informacijski sustav pojedinih marina. Posebno je potrebno osigurati odvojene informacijske sustave za interno poslovanje marine od sustava koji su na usluzi korisnicima marina. Informacijske sustave potrebno je smatrati, kako naglašavaju Radmilo, Gudelj i Ristov<sup>10</sup>, kritičnom poslovnom infrastrukturom i u tom smislu osigurati odgovarajuću zaštitu.

Prilikom razmatranja sigurnosti u marinama treba uzeti u obzir i zaposlenike marine kao potencijalne izvore opasnosti za imovinu marine i korisnika marine. Zaposlenici marina mogu se pojaviti kao počinitelji krađa ili obavljanja usluga u marini za vlastiti račun (rezervacija veza, pružanje dodatnih usluga, održavanje broda, korištenja dizalica u marini itd.). U tom smislu važna je uloga neposrednih rukovoditelja da kroz edukacije i nadzorno-usmjerivačku djelatnost preveniraju takve aktivnosti.

#### 4.5. Sigurnost osoba na prostoru marine

U pogledu sigurnosti osoba na prostoru marine razmatrana su dva aspekta: osobna sigurnost korisnika marine i osobna sigurnost zaposlenika marine. U analiziranim marinama nisu zabilježeni slučajevi ozbiljnijeg ugrožavanja sigurnosti korisnika marine počinjenjem težih kaznenih djela. Događale su se svađe, fizički sukobi između gostiju, nesretni slučajevi utapanjem, slučajevi prirodne smrti i slično.

Slična situacija je i u pogledu osobne sigurnosti zaposlenika marina. Evidentirani su napadi na mornare, međutim, nije bilo težih posljedica, već je uglavnom bilo riječi o verbalnim napadima, vrijeđanjima, sukobima s korisnicima marine i prijetnjama. Takvi događaji relativno su rijetki.

Zabilježeni su nesretni slučajevi ozljeđivanja mornara tijekom obavljanja poslova te poneki smrtni slučaj zaposlenika tijekom radnog vremena.

Zabilježene su također nesreće na radu koje su kao posljedicu imale tjelesno ozljeđivanje zaposlenika koji su obavljali poslove održavanja na plovilima. Uzroci su uglavnom bili povezani s neodgovarajućom primjenom mjera zaštite na radu. Prostore na kojima se obavljaju radovi vezani uz održavanje plovila potrebno je dodatno razmatrati s aspekta zaštite na radu, a posljedice nepoštovanja zaštitnih mjera mogu se reflektirati i na sigurnost imovine i ljudi u marini. Često je riječ o izvođenju radova koji se ne bi smjeli zajedno obavljati na ponekad vrlo

---

10 Radmilo, I.; Gudelj, A.; Ristov, P., Information Security in Maritime Domain, Vidan, P. *et al.* (ur.), *Book of Proceedings 7th International Maritime Science Conference*, Solin, 20. – 21. travnja 2017., Pomorski fakultet Sveučilišta u Splitu, Split, 2017., str. 76-82.



malom prostoru. Korištenje lakozapaljivih i visokoeksplozivnih tvari istodobno s korištenjem otvorenog plamena ili korištenje alata koji dovode do iskrenja može predstavljati ozbiljnu opasnost za osobe i imovinu u marini. Neposredan nadzor takvih prostora u vrijeme intenzivnih priprema za sezonu plovidbe jedan je od važnih čimbenika sigurnosti u marini.

## 4.6. Sustav zaštite marina

### 4.6.1. Mornari i drugi zaposlenici marine

Svi zaposlenici marine važan su čimbenik sigurnosti u marinama. Tijekom obavljanja redovitih poslova oni bi trebali voditi računa o sigurnosti osoba i imovine u marini. Ipak, kao što jasno pokazuju rezultati istraživanja, među zaposlenicima najvažniju ulogu u sigurnosnom smislu imaju mornari. Mornari su važna operativna snaga marine. U pravilu su nazočni 24 sata na dan u marini, odnosno, što je još važnije, nalaze se na otvorenom prostoru marine. Broj mornara u smjeni ovisi o veličini marine i trenutačnom opsegu poslova. Uz mornarski segment posla, koji je povezan s prihvatom plovila koja ulaze u marinu, smještajem na odgovarajući vez, pomoći pri privezivanju, premještanjem plovila, usmjeravanjem korisnika marine, davanjem potrebnih informacija i drugih poslova, mornari imaju i važnu sigurnosnu funkciju u marini. Prije svega to proizlazi iz činjenice da oni svojom nazočnošću na prostoru marine imaju mogućnost zamijetiti sigurnosno relevantne činjenice i događaje te na njih brzo reagirati. Primjerice, u smislu zaštite od požara važna je osposobljenost mornara za ranu reakciju kod gašenja požara. Svaka minuta u okružju lakozapaljivih materijala može biti presudna. Također, već spomenuto uočavanje i zbrinjavanje ostavljenih vrijednih stvari bez nadzora ili pristupanje osobama koje se bez valjanog razloga kreću po gatovima od ozbiljne je preventivne važnosti. Njihov doprinos prevenciji i ranoj reakciji na sigurnosne ugroze iznimno je važan i potrebno ga je unaprijediti. Javlja se samo pitanje njihova dovoljnog broja ovisno o površini i konfiguraciji marine, broju vezova, sezonskom opsegu poslova i drugim elementima sigurnosne prosudbe.

Za još učinkovitije obavljanje sigurnosne funkcije uputna bi bila dodatna edukacija mornara u pogledu sigurnosnog segmenta poslova, osobito o prepoznavanju indikatora kriminogenog ponašanja, komunikacijskim taktikama rješavanja konfliktnih situacija te taktici postupanja u pojedinim izvanrednim situacijama.

Učinkovitosti obavljanja sigurnosnih poslova doprinosi i uniformirani način odijevanja mornara. Prepoznatljive odore koje jasno upućuju na to da je riječ o zaposleniku marine doprinose lakšoj komunikaciji i uspješnosti obavljanja ovih poslova.

U obavljanju poslova mornarima bi bila korisna i oprema za fotografiranje i videosnimanje kojom bi mogli dokumentirati određene sigurnosno relevantne činjenice. Ovisno o veličini i konfiguraciji marine u obveznu opremu ulazi radio-komunikacijski sustav koji omogućuje brzu i učinkovitu razmjenu informacija među mornarima i drugim zaposlenicima marine te odgovarajuća prijevozna sredstva radi olakšanog kretanja marinom. Osobito je to važno za kvalitetu reakcije u hitnim situacijama.

#### 4.6.2. Sigurnosni obilazak

*Sigurnosni obilazak* jedan je od standardnih radnih zadataka mornara zaposlenih u marinama. Obavlja se svakodnevno, u ponekim marinama i više puta dnevno. Uočeno je da se primjenjuje u svim marinama uz manje ili veće razlike u učestalosti i kvaliteti obilaska te načinu evidentiranja stanja vezova i plovila. Zašto uopće koristiti termin sigurnosni obilazak? Iako tijekom pješačkih obilazaka marine, ponajprije gatova, mornari imaju u jednom segmentu poslovne funkcije vezane uz uslugu pružanja veza u marini, njihovi obilasci marine primarno su sigurnosnog karaktera. Prilikom sigurnosnog obilaska uočava se prisutnost plovila na vezu sukladno evidencijama marine, zapažaju se također vidljiva oštećenja na plovilima ili infrastrukturi marine, tragovi provale u plovilo, dimljenja, tinjanja, provjerava se vodena linija plovila, priključenost plovila na električnu mrežu, mirisi koji mogu upućivati na potencijalnu opasnost od curenja baterija i slično. Pozitivan nalaz nekog od potencijalnih izvora ugrožavanja plovila povezan je s internom procedurom postupanja. Važno je da se takve situacije u internim aktima o sigurnosti predvide kao potencijalni sigurnosni rizici i da se za svaki rizik propiše odgovarajuća procedura postupanja. Mornari i drugi djelatnici marine trebaju biti upoznati s takvim procedurama. Uočeno je da postoje razlike u načinu evidentiranja sigurnosnog obilaska među marinama, od slučajeva kada je riječ samo o površnom evidentiranju plovila pa do razvijenih softverskih rješenja koja prate takve obilaske. Svako uvođenje tehnologije koja zamjenjuje čovjeka ili ga kontrolira dovodi do pouzdanijeg obavljanja poslova, a time i sigurnosti u marinama. Treba naglasiti da sigurnosni obilazak ne smije imati samo reaktivnu funkciju, da marina reagira što brže na nastalu štetu, nego je važna preventivna funkcija takvog obilaska tijekom kojeg će se uočavati indikatori pojedinih rizika i već po njima postupati. Treba napomenuti da mornari trebaju i izvan sigurnosnih obilazaka, tijekom obavljanja drugih poslova u marini, voditi računa o sigurnosti osoba i imovine.

Zbog sigurnosnih razloga djelatnici marine trebali bi pod određenim uvjetima, radi otklanjanja opasnosti, imati pristup na plovilo i u unutrašnjost plovila. Važne su jasne procedure koje je potrebno pritom poštovati. To uključuje i pohranjivanje ključeva plovila u marini, ovlaštenja za pristup ključevima i način dokumentiranja i obavještanja vlasnika u slučaju ulaska u plovilo.

Uz redovite sigurnosne obilaske važno je, sukladno procjeni rizika, uvesti i izvanredne sigurnosne obilaske marine i u skladu s njima preraspodijeliti obavljanje poslova, uvesti pojačani nadzor i obilaske bilo zbog vremenskih prilika ili drugih sigurnosno relevantnih događaja.

Iz opisa elemenata sustava sigurnosti marina u prethodnom dijelu rada, odnosno konkretnih poslova koje mornari stvarno obavljaju u marinama, a izravno su ili neizravno povezani s uspostavom sigurnosti, otklanjanjem rizika ili pak posljedica, proizlazi da uz mornarske poslove oni obavljaju i poslove čuvara u marinama. Promatramo li to u kontekstu zakonskog uređenja, riječ je o poslovima koji odgovaraju u sigurnosnom smislu odredbi članka 2. st. 1. t. 5. Zakona o privatnoj zaštiti<sup>11</sup> koji regulira osnivanje unutarnje čuvarske službe neke pravne osobe. Ta odredba određuje da je unutarnja čuvarska služba unutarnja ustrojstvena jedinica koju pojedina pravna osoba ili obrtnik ustrojava radi zaštite svojih objekata, prostora i osoba koje borave u tim objektima i prostorima. Naime, članak 3. st. 2. tog Zakona određuje da ako pravne osobe i obrtnici žele zaštititi svoju imovinu i zaposlenike, moraju u tu svrhu angažirati pravnu osobu ili obrtnika koji ima odobrenje za obavljanje poslova privatne zaštite ili osnovati vlastitu unutarnju čuvarsku službu. Zaposlenici unutarnje čuvarske službe imaju tada prema članku 54. tog Zakona propisane ovlasti čuvara, zaštitara i zaštitara – tehničara. Takve ovlasti bile bi koristan alat mornarima u obavljanju sigurnosnog segmenta poslova. U analiziranim marinama nije uočeno osnivanje takvih unutarnjih organizacijskih jedinica.

Na tragu spajanja mornarskih i čuvarskih poslova je i Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma<sup>12</sup> koji u Prilogu I. među uvjetima za kategorije marine u stavci 1.2. t. 8. navodi obvezu funkcioniranja mornarsko-čuvarske službe 24 sata dnevno. U istoj stavci, pod točkom 7., odvojeno se kao uvjet za kategorizaciju marina u tri najviše kategorije navodi 24-satno funkcioniranje portirске službe tijekom dana. Navedene dvije stavke su i jedini izravni sigurnosni elementi koji se uzimaju u obzir prilikom kategorizacije marina prema spomenutom Pravilniku.

<sup>11</sup> Zakon o privatnoj zaštiti, Narodne novine br. 68/2003, 31/2010, 139/2010.

<sup>12</sup> Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma, Narodne novine br. 72/2008.

Spajanjem mornarskih i čuvarskih poslova u marinama stvara se kumulativna situacija koja je specifična s aspekta normativnog uređenja, no promatrano s funkcionalnog stajališta predstavlja najkvalitetnije rješenje za sigurnosne potrebe marine.

Iz svega navedenog jasno proizlazi potvrda postavljene hipoteze da su mornari glavni nositelji sigurnosno preventivnih aktivnosti u marinama i da bi u budućnosti dodatno trebalo jačati njihovu ulogu u sigurnosnom smislu.

#### 4.6.3. Specijalist za sigurnost marine

Osim obavljanja operativnih sigurnosnih poslova u marinama, osobito onima s većim brojem vezova, postoji potreba za integralnim<sup>13</sup> i stručnim obavljanjem poslova sigurnosti. Riječ je o poslovima:

- izrade i ažuriranja sigurnosne prosudbe marine ili lanca marina
- izrade i implementacije planova zaštite marine
- nadzora kvalitete funkcioniranja sustava tehničke zaštite
- nadzorno-usmjerivačke djelatnosti u odnosu na zaštitare i mornare
- praćenja sigurnosno relevantnih događaja
- planiranje i poduzimanje sigurnosno-preventivnih aktivnosti te
- obavljanje drugih sigurnosnih poslova.

Trenutačno te poslove obavljaju rukovoditelji različitih razina u marinama, no ipak bi ih trebalo povjeriti odgovarajućem specijalistu s potrebnim znanjima i vještinama.

#### 4.6.4. Sigurnosna prosudba marine

Jedan od važnih čimbenika sigurnosti marine je kvalitetna sigurnosna prosudba. Njome se trebaju sagledati svi potencijalni rizici za poslovanje marine. Riječ je o integralnom dokumentu koji treba prilagoditi specifičnosti poslovnih procesa koji se obavljaju u marini. S obzirom na to da je sigurnost vrlo dinamična kategorija, sigurnosnu prosudbu mora se periodički, a u pojedinim segmentima i na tjednoj razini, ažurirati. Pojedine marine imaju sigurnosne prosudbe kojima se razmatraju sigurnosni rizici i opće procedure postupanja. Međutim, u praksi se ne uočava potpuna primjena i provedba takvih dokumenata, drugim riječima,

---

13 Petar, S.; Laušić, M., Sigurnosne procedure u hotelima, zadovoljenje minimuma zakonskih obveza ili omogućavanje maksimuma sigurnosti gosta, *Acta Turistica Nova*, vol. 4, br. 2, 2010., str. 201-218.

oni nemaju stvaran utjecaj na stanje sigurnosti. Sigurnosna prosudba ne smije biti dokument koji će se samo čuvati u sefu, već treba biti operativni dokument koji će pomoći donošenju odluka za poboljšanje sigurnosti u marini. Pretpostavka za izradu kvalitetne sigurnosne prosudbe je cjelovita sigurnosna analiza koja će obuhvatiti sigurnosno relevantne događaje u marini i njezinu okružju kroz višegodišnje razdoblje. Analiza karakteristika pojava oblika kaznenih djela i drugih štetnih događaja, njihova motiva, vremena počinjenja, učestalosti, načina počinjenja, karakteristika posljedica, oštećenih i počinitelja temelj je za izradu sigurnosne analize. Naravno, da bi takva sigurnosna analiza bila moguća, važno je evidentiranje sigurnosno relevantnih događaja u marinama i mogućnost učinkovitog pretraživanja takvih evidencija. Odgovarajuće softverske aplikacije mogu taj posao znatno olakšati. Na sigurnosnu prosudbu nadovezuje se operativni plan primjene sigurnosnih mjera koji s obzirom na uočene rizike predviđa primjenu konkretnih mjera zaštite.

#### 4.6.5. Zaštitari

Dio marina radi održavanja stanja sigurnosti ima dodatno angažirane zaštitare. Oni su u jednom dijelu marina raspoređeni na ulaznu portu, a u manjem dijelu marina obilaze i prostor marine. Takav način angažiranja zaštitara ne zadovoljava u potpunosti sigurnosne potrebe marina te zaposlenici uglavnom izražavaju nezadovoljstvo njihovom učinkovitošću. Samo u slučaju jedne marine uočeno je potpuno zadovoljstvo zaštitarskom službom koja je angažirana u noćnim satima i koju čine zaštitari koji niz godina obavljaju te poslove, tako da su osposobljeni i za obavljanje nekih poslova mornara. Postojeća iskustva govore da su mornari u sigurnosnom smislu učinkovitiji od zaštitara. Djelatnici zaštitarskih tvrtki u pravilu nemaju specifična znanja i vještine potrebne za rad u marinama, slabije su plaćeni i nemaju dovoljnu razinu motivacije za kvalitetno obavljanje poslova u marini, pa nemaju očekivanu učinkovitost.

#### 4.6.6. Tehnička zaštita

Od sustava tehničke zaštite u analiziranim marinama ugrađeni su sustavi videonadzora koji su više ili manje kvalitetno projektirani s obzirom na razmještaj, visinu, kvalitetu kamera i mrtve kutove. O pojedinačnim tehničkim karakteristikama sustava videonadzora ovisi i mogućnost pohrane videozapisa. Snimke videozapisa trebale bi se čuvati dulje vrijeme, osobito izvan sezone kada vlasnici plovila i po nekoliko mjeseci ne dolaze na plovilo. Potrebno je osigurati da čitavo područje marine bude pokriveno sustavima videonadzora, a osobito je potrebno

pažljivo postavljati takav sustav na kritičnim točkama kao što su ulazi u marinu i izlazi iz marine, vezovi i gatovi te ključna infrastruktura. Potrebno je osigurati i kvalitetne snimke tijekom noći. Kvalitetan sustav videonadzora ima znatnu preventivnu ulogu. Poboľšanju kvalitete sigurnosti doprinosi postojanje operatera na sustavu videonadzora koji može pratiti više kamera i time šire područje marine. Na takav se način vrlo brzo uoče i potrebe ugradnje kamera na područjima koja nisu pokrivena videonadzorom ili kvaliteta snimke ne omogućuje jasno praćenje stanja ili identifikaciju osoba, vozila ili plovila na određenom dijelu marine. Ipak, rezultati istraživanja Jadrijević, Lorincz i Krčum<sup>14</sup> pokazuju da sve marine nemaju ugrađen sustav videonadzora. Udio takvih marina kreće se od 20% u Splitsko-dalmatinskoj županiji do 43% u Zadarskoj županiji.

#### 4.7. Potreba razvoja sigurnosnih standarda u marinama

Za potrebe ovog rada sigurnosni standard u marinama definirat ćemo kao razinu sigurnosti koja se postiže provođenjem odgovarajuće vrste sigurnosnih mjera na prostorima marina te određenom kvalitetom njihova provođenja. Iz sigurnosne prakse proizlazi da je primjena odgovarajućih sigurnosnih mjera povezana s manjom vjerojatnošću počinjenja kaznenog djela, odnosno lakšim otkrivanjem počinitelja. Pritom su bitne dvije dimenzije sigurnosnog standarda: vrsta sigurnosnih mjera koje se poduzimaju s ciljem prevencije počinjenja kaznenih djela i način, odnosno kvaliteta njihova provođenja. Vrste sigurnosnih mjera trebaju biti prilagođene zaštitnom objektu i potencijalnim načinima njegova ugrožavanja. U tom smislu razlikujemo opće sigurnosne mjere poput, primjerice, fizičke zaštite plovila ili opće mjere tehničke zaštite kao što je sustav videonadzora, ali i specijalizirane sustave poput različitih oblika elektroničke zaštite i senzora koji se ugrađuju kako bi spriječili ili dojavili aktivnosti na plovilu. Benny kao primjer navodi elektromagnetske senzore, fotoelektrične senzore, lasere, senzore loma stakla, senzore pritiska, senzore vibracija, audiosenzore, infracrvene senzore, senzore dima i temperature, senzore ulaska vode i druge.<sup>15</sup>

U tom smislu bilo bi potrebno *de lege ferenda* u Pravilniku o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma, koji postavlja određene standarde u poslovanju marina, uvrstiti i minimalne sigurnosne standarde za pojedine kategorije marina. Razina sigurnosti u pojedinoj marini važan je element koji bi trebalo

---

14 Jadrijević, N.; Lorincz, J.; Krčum, M., Defining Factors of Nautical Tourism Ports Competitiveness in the Republic of Croatia, Vidan, P. et al. (ur.), *Book of Proceedings 7th International Maritime Science Conference*, Solin, 20. – 21. travnja 2017., Pomorski fakultet Sveučilišta u Splitu, Split, 2017., str. 262-270.

15 Benny, D. J., *Maritime Security: Protection of Marinas, Ports, Small Watercraft, Yachts and Ships*, 1st Edition, CRC Press, Taylor and Francis Group, Boca Raton, 2015.

vrednovati prilikom razvrstavanja i kategorizacije marina. Ako su uspostavljeni kriteriji za vezove, ugostiteljske sadržaje ili sanitarne čvorove, onda bi svakako trebalo takve kriterije odrediti i u pogledu sigurnosti.

Međutim, za razliku od većine drugih elemenata koje Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma uzima u obzir kod kategorizacije marina i koje je relativno lako utvrditi, razinu sigurnosti nije moguće tako jednostavno unificirati. Temelj za primjenu zaštitnih mjera, a time i sigurnosnih standarda, sigurnosna je prosudba koja je individualna za svaku marinu i obuhvaća već prije spomenute elemente. Nisu isti sigurnosni rizici pa time ni sigurnosne mjere, primjerice, u nekoj velikoj marini koja je smještena u urbanom središtu i malo sezonskoj marini smještenoj na udaljenijem otoku.

Na kraju ćemo se vratiti na razmatranje jednog od postavljenih ciljeva istraživanja koji čini i okosnicu istraživanja, a to je pitanje postoji li podudarnost među marinama u pogledu funkcioniranja sigurnosnog sustava kako bi se mogao stvoriti minimalni zajednički standard sigurnosti.

Kao što je vidljivo iz razmatranja pojedinih elemenata sigurnosti marina, nominalno postoji podudarnost među marinama u primjeni određenih zaštitnih mjera, ali postoji velik prostor za unaprjeđenje kvalitete primjene tih sigurnosnih mjera. Ilustrirat ćemo to na primjeru videonadzora u marinama. Marina koja ima ugrađene tri kamere videonadzora kao i marina koja ima ugrađenih pedeset kamera videonadzora nominalno mogu navesti da imaju ugrađen sustav videonadzora. Međutim, stvarna sigurnosna funkcionalnost sustava videonadzora ovisit će o brojnim drugim elementima kao što su pokrivenost područja marine, osobito sigurnosno bitnih područja, operativna i identifikacijska vrijednost snimki, koja ovisi o položaju i rezoluciji kamera te postojanju operatera na sustavu videonadzora, kvaliteta noćnog snimanja, period i kvaliteta pohrane snimki, učestalost provjera stvarne funkcionalnosti sustava itd. Ako neki od tih segmenata nije potpuno zadovoljen i funkcionalan, upitna je sigurnosna uloga pojedine zaštitne mjere. Naime, iako su pojedine sigurnosne mjere ili procedure nominalno implementirane u marinama, njihova neadekvatna primjena može dovesti do izostanka željenih učinaka. U tom smislu važno je periodično testiranje sustava sigurnosti i nadzor sigurnosnih sustava. To je primarni zadatak stručnjaka koji obavljaju poslove sigurnosti u marinama. Na isti način mogu se promatrati i ostali elementi sustava sigurnosti u marinama. U tom smislu možemo potvrditi i posljednje dvije postavljene hipoteze da postoji podudarnost među marinama u pogledu primjene osnovnih sigurnosnih mjera, odnosno da postoje razlike u kvaliteti implementacije sigurnosnih mjera u marinama.

Prije normiranja određenih standarda važno je precizno odrediti postojeće stanje u pogledu sigurnosnih mjera u svim marinama i na osnovi takvih podataka postaviti kriterije koji su realno dostižni kako se njihova implementacija ne bi odrazila na poslovanje marine.

Osim o minimalnim sigurnosnim standardima možemo govoriti i o potrebi za višim sigurnosnim standardima u marinama. Viši sigurnosni standard može biti poslovno opredjeljenje marine i čimbenik u tržišnom natjecanju, ali može biti i opredjeljenje vlasnika plovila koji će dodatno investirati u osobnu sigurnost i sigurnost svoje imovine ili rizik prenijeti na osiguravajuće društvo ugovaranjem police osiguranja. U tom smislu svaka marina može se opredijeliti na uvođenje viših sigurnosnih standarda u čitavoj marini ili dijelu marine, ovisno o interesu na tržištu ili će se za takve standarde morati pobrinuti sam vlasnik plovila. U pogledu više razine sigurnosti plovila i imovine na njima vlasnici mogu poduzeti na vlastitu inicijativu dodatne zaštitne mjere. Na raspolaganju im stoje različiti sustavi tehničke i elektroničke zaštite, protuprovalni alarmni sustavi i dojavljivači, GPS označivači lokacije plovila i druga zaštitna rješenja, sve do dodatne neposredne fizičke zaštite plovila. Kao što je već u uvodu spomenuto, visoka razina sigurnosti odražava se i na cijenu usluga marine jer podrazumijeva i viša financijska ulaganja u zaštitne mjere i, analogno tome, preuzimanje odgovornosti za sigurnost imovine i ljudi. Upravo ovo potonje glavni je kamen spoticanja u primjeni sigurnosnih standarda u marinama. Naime, tijekom istraživanja uočeno je kako određene marine primjenjuju i više standarde sigurnosti nego što to deklariraju kroz ugovore o vezu upravo zbog straha od odgovornosti za potencijalnu štetu.

Prilikom analize sigurnosnih standarda u marinama nije moguće zaobići usporedbu sa standardima sigurnosti u srodnom području kao što su pomorske luke, koji su uređeni Zakonom o sigurnosnoj zaštiti pomorskih brodova i luka<sup>16</sup> (ZSZPBL). Iako standardi koji su propisani tim Zakonom uglavnom nisu prilagođeni specifičnosti poslovanja marina, ipak bi bilo moguće određene segmente prilagoditi potrebama marina. Prije svega to je odredba koja se odnosi na ustrojavanje službe za sigurnosnu zaštitu luke, koja mora biti djelatna 24 sata dnevno (čl. 6. st. 3. ZSZPBL-a). U marinama već postoji temelj za primjenu takvog standarda kroz dodatno uređenje mornarsko-čuvarske službe. Zatim, važna je odredba koja uređuje imenovanje djelatnika zaduženog za sigurnosnu zaštitu (čl. 6. st. 6. ZSZPBL-a). O potrebi integralnog i stručnog bavljenja sigurnošću već su izneseni argumenti u prethodnom dijelu rada, jednako kao i o potrebi donošenja

---

16 Zakon o sigurnosnoj zaštiti pomorskih brodova i luka, Narodne novine br. 108/2017.



sigurnosne procjene i plana zaštite marine. U tom smislu ovaj Zakon u čl. 7. st. 1. predviđa donošenje procjene i plana sigurnosne zaštite luke (zakon). Poboľšanje funkcioniranja sigurnosnog sustava doprinijela bi odgovarajuća primjena odredbe čl. 10. st. 2. ZSZPBL-a koja se odnosi na provjeru učinkovite primjene plana sigurnosne zaštite luke. Razloge za približavanje sigurnosnim standardima koji se primjenjuju u javnim lukama možemo pronaći i u činjenici da se pojedine marine prostorno nalaze u blizini javnih luka ili su dio njih pa mogu kroz primjenu ovakvih standarda dodatno doprinijeti sigurnosti pomorskih luka, ali i samih gradova i naselja u kojima se nalaze.

## 5. UMJESTO ZAKLJUČKA

Jasno je da visoka razina sigurnosti osoba i imovine u marinama nema alternativu. Postojeće sigurnosne mjere koje se primjenjuju u marinama, uz trenutno povoljnu opću sigurnosnu situaciju u Republici Hrvatskoj, predstavljaju dobar temelj i priliku da se sigurnosni standardi u marinama na vrijeme ujednače i podignu na razinu koja bi mogla podnijeti i ozbiljnije sigurnosne rizike. Razvoj sigurnosnih standarda ugodniji je u mirnom okružju i za vrijeme kada nema sigurnosnih ugroza, a u suprotnom, bit ćemo osuđeni na reaktivni pristup razvoju sigurnosnih standarda koji, naravno, za sobom povlači i teže posljedice. Taj proces je potrebno dodatno profesionalizirati daljnjim stručnim usavršavanjem svih dionika, a osobito mornara čuvara u marinama. Projektiranje, implementaciju i nadzor sigurnosnih standarda potrebno je, pak, povjeriti stručnjacima unutar marina kojima bi pitanja sigurnosti bila u primarnom fokusu, a ne sporedan posao. Paralelno bi se trebala razvijati i normativna podloga koja će pružiti pravni okvir za uspostavu sigurnosnih standarda u marinama.

Čitav proces potrebno je provoditi u bliskoj komunikaciji s marinama, rukovodeći se argumentima i njihovim poslovnim interesima. Planska i postupna implementacija sigurnosnih mjera bit će lakša i s aspekta financijskih opterećenja marine.

## BIBLIOGRAFIJA

### Knjige

1. Benny, D. J., *Maritime Security: Protection of Marinas, Ports, Small Watercraft, Yachts and Ships*, 1st Edition, CRC Press, Taylor and Francis Group, Boca Raton, 2015.
2. Malcolm, A. J., *The securitisation of the United Kingdom's maritime infrastructure during the „war on terror“*, doktorska disertacija, University of Warwick, Warwick, 2011., [http://wrap.warwick.ac.uk/45468/1/WRAP\\_THESIS\\_Malcolm\\_2011.pdf](http://wrap.warwick.ac.uk/45468/1/WRAP_THESIS_Malcolm_2011.pdf), stranica posjećena 20. rujna 2018.

### Članci

1. Ahić, J., Javno privatno partnerstvo u oblasti sigurnosti, *Kriminalističke teme*, vol. 11, br. 1-2, 2011., str. 73-84.
2. Čemerin, V.; Nađ, I.; Rubić, I., Nazivlje privatne sigurnosti: Problematika definiranja pojma korporativne sigurnosti, Nađ, I. (ur.), *Zbornik radova: Dani kriznog upravljanja*, Split, 12. – 13. travnja 2016., Veleučilište Velika Gorica, 2016., str. 61-67.
3. Garg, A., Travel Risks vs Tourist Decision Making: A Tourist Perspective, *International Journal of Hospitality & Tourism Systems*, vol. 8, br. 1, 2015., str. 1-9.
4. Jadrijević, N.; Lorincz, J.; Krčum, M., Defining Factors of Nautical Tourism Ports Competitiveness in the Republic of Croatia, Vidan, P. et al. (ur.), *Book of Proceedings 7th International Maritime Science Conference*, Solin, 20. – 21. travnja 2017., Pomorski fakultet Sveučilišta u Splitu, Split, 2017., str. 262-270.
5. Pavliček, J.; Padovan, A. V.; Pijaca, M., Criminological and Legal Aspects of Croatian Ports and Marinas Security, Meško, G. et al. (ur.), *Criminal Justice and Security in Central and Eastern Europe; From Common Sense to Evidence-based Policy-making*, Ljubljana, 25. – 27. rujna 2018., University of Maribor Press, Maribor, 2018., str. 469-484.
6. Petar, S.; Laušić, M., Sigurnosne procedure u hotelima, zadovoljenje minimuma zakonskih obveza ili omogućavanje maksimuma sigurnosti gosta, *Acta Turistica Nova*, vol. 4, br. 2, 2010., str. 201-218.
7. Radmilo, I.; Gudelj, A.; Ristov, P., Information Security in Maritime Domain, Vidan, P. et al. (ur.), *Book of Proceedings 7th International Maritime Science Conference*, Solin, 20. – 21. travnja 2017., Pomorski fakultet Sveučilišta u Splitu, Split, 2017., str. 76-82.

### **Propisi**

1. Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma, Narodne novine br. 72/2008.
2. Zakon o privatnoj zaštiti, Narodne novine br. 68/2003, 31/2010, 139/2010.
3. Zakon o sigurnosnoj zaštiti pomorskih brodova i luka, Narodne novine br. 108/2017.

### **Ostalo**

1. Carpenter, A., Security and Europe's Sea Ports: threats and issues facing maritime gateways to Europe, [http://www.academia.edu/download/13329296/A\\_Carpenter\\_Paper\\_for\\_2012\\_Policing\\_and\\_European\\_Studies\\_Conference.pdf](http://www.academia.edu/download/13329296/A_Carpenter_Paper_for_2012_Policing_and_European_Studies_Conference.pdf), 2012., stranica posjećena 10. kolovoza 2018.
2. Ministarstvo unutarnjih poslova, Pregled osnovnih sigurnosnih pokazatelja i radnih rezultata za godine 2010. – 2016., Zagreb, 2016.



**Prof. dr. sc. Branislav Radulović**

Pravni fakultet Sveučilišta Mediteran, Podgorica, Crna Gora

## PRAVNI IZAZOVI RAZVOJA NAUTIČKOG TURIZMA U CRNOJ GORI

### 1. POLAZNA RAZMATRANJA NORMATIVNOG UREĐENJA NAUTIČKOG TURIZMA U CRNOJ GORI

Analiza normativnog uređenja nautičkog turizma u Crnoj Gori, u cilju definiranja pravnih izazova budućeg razvoja ove djelatnosti, prilično je kompleksna uslijed činjenice da predmetna materija nije sadržana u jednom, već u više zakonskih i podzakonskih akata koji, ovisno o sadržaju, samo parcijalno uređuju navedeno područje.

U prvom redu, iz zakonodavnog okvira koji uređuje ovu materiju treba izdvojiti novi tekst Zakona o turizmu i ugostiteljstvu iz 2018. godine, koji nautički turizam definira kao „plovidbu i boravak turista nautičara na plovnim objektima, kao i boravak u lukama nautičkog turizma – marinama i ostalim prihvatnim objektima, radi odmora i rekreacije” i uređuje pitanja podnošenja prijave o početku obavljanja djelatnosti, sadržaj prijave i obveze pružatelja turističkih usluga. U dijelu pravnog uređenja predmetne materije posebno je važna i primjena Pravilnika o vrstama objekata nautičkog turizma, minimalno tehničkim uvjetima i njihovoj kategorizaciji iz 2003. godine.<sup>1</sup>

Pobliže normativno uređenje luka za potrebe nautičkog turizma sadržano je u Zakonu o lukama iz 2008. godine, u kojem se, pored osnovne definicije luke (čl. 4, t. 4. i 6.), daje preciznija definicija dvaju instituta: nautička usluga i luka nautičkog turizma.

---

<sup>1</sup> S obzirom na to da se u čl. 131. st. 2. Zakona o turizmu i ugostiteljstvu navodi da će se podzakonski akti za provođenje ovog Zakona donijeti u roku od godinu dana od dana njegova stupanja na snagu, to će se ovaj Pravilnik primjenjivati do donošenja novih propisa iz čl. 131.

Pod lukom nautičkog turizma smatra se luka – marina „namijenjena za smještaj, čuvanje, zaštitu, održavanje, popravak, opremanje i sidrenje jahti i brodica“, dok se pod nautičkom uslugom smatraju usluge koje obuhvaćaju „lučku pilotažu, tegljenje, privezivanje i odvezivanje plovnih objekata“. Nadalje, Zakon o lukama (čl. 7.) razlikuje luke od nacionalnog i lokalnog značaja. U skladu s ovim Zakonom doneseni su: Pravilnik o sadržaju i načinu vođenja registra koncesija u lukama i Odluka o određivanju luka prema značaju iz 2018. godine.

Zakonom o lukama utvrđuje se način davanja luka na korištenje i to na osnovi instituta koncesije, a Zakonom o koncesijama, koji je u primjeni u crnogorskom pravnom sustavu od 2009. godine, normira se da je, između ostalog, predmet koncesije luka te da se njime uređuju pitanja „izgradnje, održavanja i korištenja ili rekonstrukcije, modernizacije, održavanja i korištenja istih“.

Prema navedenom Zakonu o lukama, luke od lokalnog značaja, među kojima su većinom luke nautičkog turizma,<sup>2</sup> u nadležnosti su Javnog poduzeća za upravljanje morskim dobrom (u nastavku: JPMD) odnosno, pravne osobe, kako to utvrđuje zakon. Međutim, ovaj gospodarski subjekt, sukladno zaključcima Vlade, pozivajući se na čl. 7. Zakona o morskom dobru, umjesto ugovora o koncesiji zaključuje ugovore o zakupu (korištenju) luka / marina za potrebe nautičkog turizma, a sve na temelju Uredbe o prodaji i davanju u zakup stvari u državnom vlasništvu, koja je donijeta na temelju čl. 40. st. 4. Zakona o državnoj imovini. Ova činjenica je relevantna, kako sa stanovišta uređenja prava i obveza ugovornih strana, tako i sa stanovišta raspodjele javnih prihoda koje zakupodavac ili davatelj koncesije ubire u ime države.

Zakon o koncesijama drugačije uređuje raspodjelu ostvarenih sredstava, kada su u pitanju javni prihodi, u odnosu na Zakon o financiranju lokalne samouprave (čl. 28. i 76b), koji se primjenjuje kod zaključenih ugovora o zakupu. Na temelju Zakona o financiranju lokalne samouprave zakupodavac i jedinice lokalne samouprave po ovoj osnovi dijele ostvarene naknade u omjeru 50 : 50%, u odnosu na omjer 70 : 30% u korist davatelja koncesije, kako to utvrđuje Zakon o koncesijama. Sa stajališta javnih prihoda važan je i Zakon o boravišnoj taksi, temeljem kojeg je 2016. godine (čl. 7. st. 8.) donesena Uredba o visini boravišne takse za plovne objekte nautičkog turizma (brodove i jahte) „koji borave u Crnoj Gori u unutrašnjim morskim vodama, rijekama i jezerima“.

Navedeni sažeti pregled regulative ukazuje na: složenost normativnog uređenja nautičkog turizma, kompleksnost pitanja koja treba dodatno normativno urediti,

---

2 U skladu s Odlukom o određivanju luka prema namjeni, Službeni list Crne Gore br. 50/2018 od 20. srpnja 2018.

nepostojanje cjelovitog zakonskog rješenja i, konačno, djelomično postojanje kolizije u primjeni određenih zakonskih rješenja instituta ugovora o koncesiji. U predmetnom radu ne obrađuju se pitanja iz područja Zakona o sigurnosti pomorske plovidbe, već se težište stavlja na pravni status luka nautičkog turizma/marina i ostvarenje javnih prihoda s osnove njihova korištenja.

## 2. DEFINICIJA NAUČKOG TURIZMA

Nautički turizam je „multifunkcionalna djelatnost“ koja ima izraženu pomorsku komponentu i predstavlja „skup aktivnosti i odnosa koji su uzrokovani boravkom nautičara u lukama i izvan njih, kao i korištenje plovnih i drugih objekata vezanih za nautičku djelatnost radi rekreacije, sporta i razonode<sup>3</sup>. Uslijed toga predstavlja gospodarski značajnu djelatnost koja se u poredbenim gospodarskim sustavima i teorijskim analizama naziva „nautička turistička industrija.“

Nautička gospodarska djelatnost se razvila u više pravaca, tako da postoji više tipova nautičkog turizma: mobilni, plovidbeni, kupališni, sportski i dr. Država od ove djelatnosti ubire razne javne prihode kao što su prihodi od lučkih taksi i usluga te koncesijske i druge naknade.

Nautički turizam je kao oblik turizma specifičan zbog nekoliko osnovnih elemenata, prije svega zbog „dužine trajanja ovakve vrste turističkih kretanja, pa kao posljedica toga i zbog dijela populacije koja u svojstvu turista upražnjava ovaj oblik turističkog putovanja.“<sup>4</sup>

Najrasprostranjenija grupa objekata nautičkog turizma prihvatnog tipa je marina koja je „objekt nautičkog turizma specijaliziran za pružanje usluga veza, snabdijevanja, čuvanja, održavanja i servisiranja plovnih objekata, pružanje ugostiteljskih usluga, usluga iznajmljivanja plovnih objekata, kao i drugih usluga u skladu sa zahtjevima i specifičnim potrebama nautičkih turista.“<sup>5</sup>

## 3. NORMATIVNO UREĐENJE NAUČKOG TURIZMA – VAŽEĆA RJEŠENJA

U dijelu analize pravnog statusa luka nautičkog turizma/marina i u tom kontekstu dodatne analize načina ostvarenja javnih prihoda na temelju njihova korištenja, primarno treba poći od novog crnogorskog Zakona o turizmu i

3 Krtuščić, M., *Nautički turizam Crne Gore*, Fakultet za mediteranske poslovne studije, Tivat, 2017., str. 2.

4 Luković, T., *Nautički turizam, definiranje i razvrstavanje*, *Ekonomski pregled*, vol. 58, br. 11, 2007., str. 693.

5 Krtuščić, M., *op.cit.*, str. 6.

ugostiteljstvu,<sup>6</sup> usvojenog u siječnju 2018. godine, kojim se uređuje turistička djelatnost, koja je definirana<sup>7</sup> kao pružanje usluga, između ostalog i u nautičkom turizmu kao obliku turizma. Sam institut „nautički turizam“ se u navedenom Zakonu definira kao „plovidba i boravak turista nautičara na plovnim objektima, kao i boravak u lukama nautičkog turizma/marinama i ostalim prihvatnim objektima, radi odmora i rekreacije”<sup>8</sup> te se određuju vrste turističkih usluga u nautičkom turizmu:

- iznajmljivanje plovnih objekata s posadom ili bez posade, s pružanjem ili bez pružanja usluge smještaja
- usluge snabdijevanja nautičara (vodom, gorivom, namirnicama, rezervnim dijelovima, opremom)
- usluge upravljanja plovnim objektima turista nautičara
- davanje različitih informacija turistima nautičarima
- prijevoz turista plovnim objektima registriranim za obavljanje djelatnosti prijevoza putnika (taxi brod) i
- druge usluge za potrebe nautičkog turizma u skladu sa zakonom.

Zakon o turizmu i ugostiteljstvu, u četiri članka posvećena nautičkom turizmu u poglavlju „Turističke usluge u nautičkom turizmu“ (čl. 50. – 53.), utvrđuje da turističke usluge u nautičkom turizmu može pružati trgovačko društvo, druga pravna osoba ili poduzetnik koji su upisani u Centralni turistički registar (u daljem tekstu CTR) i uređuje pitanja podnošenja prijave o početku obavljanja djelatnosti, sadržaj prijave i obveze pružatelja turističkih usluga. Dakle, navedeni Zakon pored zakonske obveze trgovačkog društva da se registrira u Centralnom registru gospodarskih subjekata (CRPS), prema odredbama Zakona o privrednim društvima,<sup>9</sup> utvrđuje dodatnu obvezu registracije društva u posebnom turističkom registru koji u elektroničkoj formi<sup>10</sup> vodi ministarstvo nadležno za sektor turizma, a čiji je sadržaj i vođenje posebno uređeno podzakonskim aktom.

Na temelju čl. 106. st. 7. Zakona o turizmu i ugostiteljstvu nadležno Ministarstvo održivog razvoja i turizma donijelo je Pravilnik o bližem sadržaju i načinu vođenja centralnog turističkog registra<sup>11</sup> kojim se normira da CTR sadrži podatke

---

6 Službeni list Crne Gore br. 2/2018, 4/2018, 13/2018.

7 Čl. 6. Zakona o turizmu i ugostiteljstvu.

8 Čl. 50. Zakona o turizmu i ugostiteljstvu.

9 Čl. 81. – 88. Zakona o privrednim društvima, Službeni list Republike Crne Gore, br. 6/2002 s naknadnim izmjenama i dopunama.

10 Čl. 106. t. 2. Zakona o turizmu i ugostiteljstvu.

11 Službeni list Crne Gore br. 56/2018 od 3. kolovoza 2018.



za obavljanje turističke i ugostiteljske djelatnosti i za turističke usluge u nautičkom turizmu (t. 6.).

Za pravno uređenje područja nautičkog turizma izuzetno je važna primjena Pravilnika o vrstama objekata nautičkog turizma, minimalnim tehničkim uvjetima i njihovoj kategorizaciji iz 2003. godine.<sup>12</sup> S obzirom na to da se u čl. 131. st. 2. Zakona o turizmu i ugostiteljstvu navodi da se će se podzakonski akti za provođenje ovog Zakona donijeti u roku od godinu dana od dana njegova stupanja na snagu, to se ovaj Pravilnik primjenjuje do donošenja novih propisa iz čl. 131. Navedeni Pravilnik bi trebao biti noveliran najkasnije do ožujka 2019. godine. Na dan 15. studenog 2018. godine novelirani pravilnik, koji bi trebao biti usuglašen sa Zakonom iz 2018. godine, nije donesen. Važeći, dakle neizmijenjeni Pravilnik o vrstama objekata nautičkog turizma, minimalnim tehničkim uvjetima i njihovoj kategorizaciji, sa svojih 30 članaka pobliže uređuje predmetnu materiju i dodatno sadrži prilog „Elementi i kriteriji za kategorizaciju marina“, koji su uz tekst Pravilnika objavljeni u Službenom listu Republike Crne Gore.

Strukturiran u četiri cjeline, ovaj Pravilnik definira objekte nautičkog turizma i to: 1) prihvatni objekt nautičkog turizma i 2) plovni objekt nautičkog turizma.

- Prihvatnim objektom nautičkog turizma, u smislu navedenog Pravilnika, smatra se objekt instaliran na obali i vodi koji služi za prihvat, vezivanje, čuvanje, održavanje i opremanje plovnih objekata koji se koriste u turističke svrhe, kao i za pružanje usluga nautičarima.
- Plovnim objektom nautičkog turizma, u smislu ovog Pravilnika, smatra se objekt s tehničkim karakteristikama predviđenim za aktivnosti odmora, sporta i rekreacije.

S obzirom na to da su u težištu ovog rada luke nautičkog turizma, u daljem radu će se tretirati samo prihvatni objekti nautičkog turizma, koji se razvrstavaju u pet kategorija, i to:

- 1) marine
- 2) luke i lučice
- 3) pristaništa
- 4) privezišta (mandraći)
- 5) sidrišta.

<sup>12</sup> Službeni list Republike Crne Gore br. 9/2003 od 18. veljače 2003. godine (donijet na temelju čl. 45. st. 3. i 4. Zakona o turizmu, Službeni list Republike Crne Gore br. 32/2002.).

U stručnoj literaturi navode se i sljedeće kategorije objekata nautičkog turizma: lučice, marine, rekreacijske baze i brodomarine.<sup>13</sup>

Slijedom navedenog u Pravilniku<sup>14</sup>, marina se definira kao: „objekt nautičkog turizma uz prirodno ili umjetno zaštićene vodene površine (more, jezera i rijeke) specijalizirane za pružanje usluga veza, snabdijevanja, čuvanja, održavanja i servisiranja plovnih objekata, pružanje ugostiteljskih usluga, usluga iznajmljivanja plovnih objekata, kao i drugih usluga u skladu sa zahtjevima i specifičnim potrebama nautičkih turista.“

Luka, lučica i pristanište definiraju se kao objekti nautičkog turizma koji su u cijelosti ili djelomično namijenjeni i prilagođeni zadovoljavanju primarnih plovidbenih potreba plovnih objekata nautičkog turizma (prihvat, vez i snabdijevanje), kao i ostalih osnovnih boravišnih i uslužnih potreba nautičkih turista (pregled i manji popravci plovnih objekata).

Pravilnikom o vrstama objekata nautičkog turizma, minimalnim tehničkim uvjetima i njihovoj kategorizaciji pobliže se normiraju navedeni segmenti u Poglavlju III – Minimalno-tehnički uvjeti za objekte nautičkog turizma i Poglavlju IV – Kategorizacija objekata nautičkog turizma.

#### **4. PRAVNI REŽIM ZA LUKE NAUTIČKOG TURIZMA – VAŽEĆA RJEŠENJA**

Pobliža definicija luka za potrebe nautičkog turizma sadržana je u Zakonu o lukama<sup>15</sup> iz 2008. godine, u kojem se, pored osnovne definicije luke (čl. 2.), daje preciznija definicija dvaju instituta: nautička usluga i luka nautičkog turizma.

Pod lukom nautičkog turizma smatra se luka – marina „namijenjena za smještaj, čuvanje, zaštitu, održavanje, popravak, opremanje i sidrenje jahti i brodica“, dok se pod nautičkom uslugom smatraju usluge koje obuhvaćaju „lučku pilotažu<sup>16</sup>, tegljenje, privezivanje i odvezivanje plovnih objekata“. Nadalje, Zakonom o lukama<sup>17</sup> vrši se klasifikacija na luke od nacionalnog i lokalnog značaja i u skladu sa ovim Zakonom doneseni su:

- Pravilnik o sadržaju i načinu vođenja registra koncesija u lukama<sup>18</sup> i

---

13 Živković, R., *Ponašanje i zaštita potrošača u turizmu*, Univerzitet Singidunum, Beograd, 2013., strana 15.

14 Čl. 3.

15 Zakon o lukama, Službeni list Crne Gore br. 51/2008, 4/2011, 27/2013.

16 Lučka pilotaža se vrši i u lukama nautičkog turizma/marinama, jer prema zahtjevima SOLAS konvencije lučka pilotaža je obavezna za jahte preko 1000 bruto tona.

17 Čl. 7. Zakona o lukama.

18 Pravilnik o sadržaju i načinu vođenja registra koncesija u lukama, Službeni list Crne Gore br. 33/2011 od 8. srpnja 2011.

- Odluka o određivanju luka prema značaju<sup>19</sup> iz 2018. godine.

Sukladno Zakonu o lukama<sup>20</sup> luke se prema namjeni dijele na:

- 1) trgovačke luke
- 2) luke nautičkog turizma – marine
- 3) brodogradilišne luke
- 4) ribarske luke.

Uvjete koje moraju ispunjavati navedene luke propisuje Vlada podzakonskim aktom – Uredbom o uvjetima koje moraju ispunjavati luke razvrstane prema vrsti pomorskog prometa i namjeni.<sup>21</sup>

Prema značaju<sup>22</sup> luke u Crnoj Gori se dijele na:

- 1) luke od nacionalnog značaja
- 2) luke od lokalnog značaja.

Odlukom o određivanju luka prema značaju<sup>23</sup> luke u Crnoj Gori razvrstane su na:

- luke od nacionalnog značaja: trgovačka luka Bar, luka nautičkog turizma – marina Bar, trgovačka luka Kotor i brodogradilišna luka Bijela
- luke od lokalnog značaja: luka Budva, brodogradilišna luka Bonići – Tivat, luka Tivat – Porto Montenegro, luka Tivat – Kalimanj, Nautičko turistički centar – Kotor, luka Risan, luka Zelenika i luka Herceg Novi – gradska luka Škver.

Odlukom o određivanju luka prema namjeni luke u Crnoj Gori razvrstane su na sljedeći način: trgovačke luke, luke nautičkog turizma – marine i brodogradilišne luke.

- trgovačke luke su: trgovačka luka Bar i trgovačka luka Kotor
- luke nautičkog turizma – marine su: luka Budva, Luštica Bay, luka Tivat – Porto Montenegro i luka nautičkog turizma – marina Bar
- brodogradilišne luke su: brodogradilišna luka Bijela i brodogradilišna luka Bonići – Tivat.

---

19 Odluka o određivanju luka prema značaju, Službeni list Crne Gore br. 70/2018 od 31. listopada 2018. (kojom je novelirana ranija Odluka br. 20/2011 od 15. travnja 2011., 41/2012. od 30. srpnja 2012., 14/2014 od 22. ožujka 2014.).

20 Čl. 6. Zakona o lukama.

21 Uredba o uvjetima koje moraju ispunjavati luke razvrstane prema vrsti pomorskog prometa i namjeni, Službeni list Crne Gore br. 20/2011 od 15. travnja 2011. Napomena: navedena Uredba donijeta je na temelju čl. 5. st. 2. i čl. 6. st. 2. Zakona o lukama, Službeni list Crne Gore br. 51/2008.

22 Čl. 7. Zakona o lukama.

23 Odluka o određivanju luka prema značaju.

Luka nautičkog turizma, pored općih uvjeta koji su propisani za sve luke Uredbom o uvjetima koje moraju ispunjavati luke razvrstane prema vrsti pomorskog prometa i namjeni (čl. 2. i 3.), mora imati i:

- prostor i uređaje za spuštanje i podizanje brodica i jahti na vodene i kopnene površine i s njih
- prostor za čuvanje brodica i jahti na kopnu
- uređaje i opremu za održavanje i servisiranje brodica i jahti.<sup>24</sup>

## 5. DAVANJE NA KORIŠTENJE LUKA NAUTIČKOG TURIZMA/MARINA

Nautički turizam treba ispunjavati četiri osnovna kriterija: tržišnu prepoznatljivost, troškovnu poziciju u strukturi troškova nautičara, dodatnu potražnju nautičara, koja se izdvaja iz klasičnog oblika turizma, a realizira se kroz dodatnu ponudu nautičkog turizma i statistički obuhvat.<sup>25</sup> Javni prihodi koje donosi ova djelatnost u okviru ukupne turističke djelatnosti, kroz prihode koje imaju trgovačka društva i jedinice lokalne samouprave, od potrošnje koju imaju nautičari, dodatno su uvećani njihovim izdavanjem u režimu zakupa ili koncesije.

Posebno važan dio Zakona o lukama je dio III – Koncesija (čl. 14. – 24.) kojim se posebno uređuje: predmet koncesije i uvjeti za obavljanje djelatnosti, rok trajanja koncesije, pokretanje postupka, postupak dodjele, ugovor o koncesiji i prestanak koncesije. U skladu s ovim Zakonom donijet je Pravilnik o sadržaju i načinu vođenja registra koncesija u lukama.<sup>26</sup> Koncesija za korištenje luke ili dijela luke, lučke infrastrukture i suprastrukture daje se na rok do 30 godina, dok se koncesija za pružanje lučkih usluga daje na rok do 10 godina. Izuzetno, koncesija za pružanje lučkih usluga koja uključuje investicijska ulaganja za obavljanje tih usluga može se dati na rok do 30 godina.

Postupak davanja koncesija prije 2010. godine je provodilo Ministarstvo prometa i pomorstva (u nastavku: MPiP), dok je nakon toga pripremu koncesijskog akta, postupak za dodjelu koncesija i zaključivanje ugovora o koncesiji preuzela Lučka uprava. U skladu s odredbama koncesijskih ugovora Lučka uprava donosi rješenja kojima se koncesionarima utvrđuju iznosi i rokovi uplate godišnje i varijabilne koncesijske naknade. Uplata koncesijskih naknada, s naznakom vrste

---

<sup>24</sup> Čl. 8. Uredbe o uvjetima koje moraju ispunjavati luke razvrstane prema vrsti pomorskog prometa i namjeni, Službeni list Crne Gore br. 2/2011.

<sup>25</sup> B. Vukonić, Smisao i objašnjenje pojma turistička destinacija, *Turizam*, vol. 43, br. 3-4, 1995., str. 66-71.

<sup>26</sup> Čl. 24. Pravilnika o sadržaju i načinu vođenja registra koncesija u lukama, Službeni list Crne Gore br. 33/2011 od 8. srpnja 2011.

koncesijske naknade, vrši se na računima za uplatu prihoda koje naplaćuje Porezna uprava, a primjerak uplatnice dostavlja se Lučkoj upravi u roku od tri dana od isteka roka za plaćanje.<sup>27</sup> Koncesijska naknada sastoji se od dva elementa:

- godišnje naknade (koja se plaća fiksno u jednakim ratama) i
- varijabilne koncesijske naknade.

Postupak za dodjelu koncesije u luci od lokalnog značaja pokreće pravna osoba (JPMD) i temelj za dodjelu koncesije je koncesijski akt koji sadrži prijedlog ugovora o koncesiji koji, u pravilu, sadrži 19 zakonom predviđenih elemenata.<sup>28</sup>

Općenito, nadležno ministarstvo za promet i pomorstvo je u obvezi da, po Programu rada Vlade, priprema i polugodišnje dostavlja Vladi Informaciju o aktivnostima u području koncesija – korištenje luka i marina i to u dijelu:

- dodjele koncesije za korištenje luke ili dijela luke, lučke infrastrukture i suprastrukture, pružanje lučkih usluga i obavljanje ostalih djelatnosti u luci koje su s tim uslugama u gospodarskoj, prometnoj ili tehnološkoj vezi
- dodjele koncesije za izgradnju, rekonstrukciju i održavanje lučke infrastrukture i suprastrukture po BOT sustavu, uključujući i druge oblike ovog sustava.

Informacija treba sadržavati prikaz stanja koncesijskih ugovora u navedenim područjima, kao i stupanj izvršavanja ugovora o koncesiji. Tako se u Informaciji o aktivnostima u području koncesija – korištenje luka i marina, MPiP od 18. srpnja 2018. godine, navodi da su dodijeljene dvije koncesije i to:

1. Koncesija za korištenje luke i obavljanje lučkih djelatnosti, popravak, financiranje, održavanje kontejnerskih terminala i generalnog tereta, koncesionar AD „Port of Adria”, počevši od prosinca 2013. godine.
2. Koncesija za pružanje lučkih – nautičkih usluga (peljarski servis, privez i odvez brodova, remorkaža, tegljenje plovila, kao i pomoćne djelatnosti: dostava vode na brodove, prijevoz lučkih vlasti na plovila u akvatoriju luke Bar i prijevoz brodskih snabdjevača (*ship chandlera*) do brodova u luci, koncesionar Ocean Montenegro d.o.o. počevši od listopada 2010. godine.

<sup>27</sup> Vidi opširnije: Radulović, B., Institucionalna eksterna kontrola upravljanja morskim dobrom – zaštita javnog interesa, valorizacija i evidencija javnog dobra i naplata koncesijske naknade, *Pravni zbornik*, Podgorica, br. 1, 2018., str. 198-204.

<sup>28</sup> Čl. 29. st. 2. Zakona o lukama.

## 6. NEUSUGLAŠENOST U DIJELU DAVANJA NA KORIŠTENJE LUKA NAUTIČKOG TURIZMA

Luke od lokalnog značaja definirane su kao luke nautičkog turizma/marine, izuzev jedne koja je brodogradilišna, i u nadležnosti su JPMD-a. Njihovo davanje na komercijalno korištenje vrši se sukladno Zaključcima Vlade, u skladu s čl. 7. Zakona o morskom dobru<sup>29</sup>. U tom smislu JPMD, umjesto ugovora o koncesiji, zaključuje ugovore o zakupu luke/marine za potrebe nautičkog turizma, s pozivom na Uredbu o prodaji i davanju u zakup stvari u državnom vlasništvu,<sup>30</sup> koja je donijeta na temelju Zakona o državnoj imovini.<sup>31</sup>

Kada su u pitanju luke nautičkog turizma uočava se neusuglašenost sa sistemskim zakonima o lukama i koncesijama, jer njihovo komercijalno korištenje podliježe drugom pravnom režimu od propisanog. Stoga je JPMD i tijekom 2017. godine zaključivao ugovore o korištenju/zakupu morskog dobra, sukladno odlukama Upravnog odbora koje su dobile suglasnost Vlade Republike Crne Gore, a s druge strane po Zaključcima Vlade, kojima se JPMD zadužuje za provedbu postupaka kratkoročnog zakupa postojećih objekata obalne infrastrukture, do stvaranja preduvjeta za provođenje koncesije. Navedeno se provodi pozivom na: čl. 8. Zakona o lukama, čl. 7. Zakona o morskom dobru, čl. 6. st. 2. i 24. Zakona o državnoj imovini, čl. 5. i 6. Odluke o uvjetima, vremenu korištenja i visini naknade za korištenje morskog dobra,<sup>32</sup> čl. 5. i 30. Uredbe o prodaji i davanju u zakup stvari u državnoj imovini i čl. 28. i 76b Zakona o financiranju lokalne samouprave.<sup>33</sup>

Dodatno, kada je u pitanju Zakon o morskom dobru, važno je napomenuti da je donijet 1992. godine, a od tada do danas su izvršene značajne promjene pravnog sustava države Crne Gore, pa je, sukladno tome, neophodno donošenje novog zakona kojim bi se kvalitetnije i sveobuhvatnije uredila ova materija.<sup>34</sup> Prema Zakonu o unapređenju poslovnog ambijenta<sup>35</sup> JPMD se slijedom odredbi Zakona

---

29 Zakon o morskom dobru, Službeni list Republike Crne Gore br. 14/1992 od 3. travnja 1992., 59/1992 od 22. prosinca 1992., 27/1994 od 29. srpnja 1994., Službeni list Crne Gore br. 51/2008 od 22. kolovoza 2008., 21/2009 od 20. ožujka 2009., 73/2010 od 10. prosinca 2010., 40/11 od 8. kolovoza 2011.

30 Uredba o prodaji i davanju u zakup stvari u državnoj imovini, Službeni list Crne Gore br. 44/2010 od 30. srpnja 2010.

31 Zakon o državnoj imovini, Službeni list Crne Gore br. 21/2009 od 20. ožujka 2009., 40/2011 od 8. kolovoza 2011.

32 Odluka o uvjetima, vremenu korištenja i visini naknade za korištenje morskog dobra, Službeni list Republike Crne Gore br. 27/1992.

33 Vidi: Ugovor o korištenju/zakupu morskog dobra br. 209-3040/4 od 25. prosinca 2017. godine s koncesionarom Društvo za pružanje usluga u nautičkom turizmu i pomorstvu, Privezište za jahte – Kordić Prčanj d.o.o. Kotor.

34 Vlada Republike Crne Gore povukla je 2016. godine iz zakonske procedure Prijedlog zakona o morskom dobru kojim je bila predvidjela osnivanje Agencije za upravljane morskim dobrom.

35 Službeni list Crne Gore br. 40/2010 od 22. srpnja 2010. godine, čl. 13.

o privrednim društvima do kraja srpnja 2013. godine trebao transformirati u trgovačko društvo tj. u jedan od oblika društva kapitala.<sup>36</sup>

Činjenica da se primjenjuje Zakon o morskom dobru i Zakon o državnoj imovini umjesto Zakona o koncesijama je vrlo relevantna, kako s gledišta uređenja prava i obveza ugovornih strana, tako i s gledišta raspodjele javnih prihoda koje zakupodavac ili davatelj koncesije ubire u ime države.

Zakon o koncesijama drugačije uređuje raspodjelu ostvarenih sredstava, kada su u pitanju javni prihodi, u odnosu na Zakon o financiranju lokalne samouprave<sup>37</sup> (čl. 28. i 76b) koji se primjenjuje kod zaključenih ugovora o zakupu. Po Zakonu o financiranju lokalne samouprave zakupodavac i jedinice lokalne samouprave naknade ostvarene temeljem ugovora o zakupu dijele u omjeru 50 : 50%, za razliku od Zakona o koncesijama koji predviđa omjer 70 : 30% u korist davatelja koncesije.

### Luke od lokalnog značaja određene Odlukom o određivanju luka prema značaju

	Naziv luke	Korisnik/zakupac	Rok zakupa	Iznos
1	Luka Budva – općina BD	Dukley Marina	Prema Zaključcima Vlade od 10.04.2017.	Cca 200.000,00€
2	Luka Kalimanj – općina TV	Komunalno d.o.o.	Prema Zaključku Vlade od 22.07.2017.	Definiran je Zaključcima Vlade
3	Luka Porto Montenegro – općina TV	Adriatic Marinas	3 x 30 godina	Cca 500.000,00€
4	Luka Zelenika – općina HN	Nema zakupca		
5	Luka Škver – općina HN	Nema zakupca		
6	Luka Risan – općina KO	Nema zakupca		
7	Luka NTC – općina KO	Neizgrađena luka – predviđena je planovima i definirana zakonom		
8	Brodogradilišna luka Bonići – općina TV	- u procesu je dobivanja prvenstvene koncesije (prema čl. 4. t. 12. Zakona o lukama)		

36 Radulović, B., Koncesije i prihodi od koncesija na luke u području morskog dobra, Barbić, J. (ur.), *Pravni okvir za luke nautičkog turizma*, knjiga 42, Nakladnički niz: *Modernizacija prava*, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 2018., str. 19.

37 Zakon o financiranju lokalne samouprave, Službeni list Republike Crne Gore br. 42/2003 od 16. srpnja 2003, 44/2003 od 28. srpnja 2003., Službeni list Crne Gore br. 5/2008 od 23. siječnja 2008., 51/2008 od 22. kolovoza 2008., 74/2010 od 17. prosinca 2010., 1/2015 od 5. siječnja 2015., 78/2015 od 31. prosinca 2015., 3/2016 od 15. siječnja 2016., 30/2017 od 9. svibnja 2017., 92/2017 od 30. prosinca 2017.

Razlog zbog kojeg se ne provodi koncesija za dodjelu luka nautičkog turizma/marina, u prvom redu su neraščišćeni imovinsko-pravni odnosi. Drugi razlog, koji predstavlja manji problem, je nedostatak planskih dokumenata kojima bi se odredio prostor luka i lučka područja.

Luka Zelenika je luka od lokalnog značaja, koja je Prostornim planom definirana kao trgovačka luka, u kojoj su neriješeni imovinsko-pravni odnosi. Naime, Mješovito d.o.o. Herceg Novi u vlasničkom listu ima upisano pravo korištenja na većem dijelu zemljišta, a upisano pravo vlasništva na objektima koji se na njemu nalaze (LN 230, kat. čestica 734/1 KO Kutu). Manji dio operativne obale luke (LN 1157, kat. čestica 734/2 KO Kutu) je u vlasništvu Crne Gore.

Luka Škver – u vlasničkom listu na prostoru luke Škver postoje upisana prava korištenja općine Herceg Novi (LN 178), Brodarskog društva Jugole Grakalić (LN 215) i dio na koji je upisano pravo vlasništva Crne Gore (LN 449). Također, u vlasničkom listu i na Geoportalu su pogrešno upisane katastarske parcele.

Luka Risan – prije nepunih mjesec dana usvojen je nedostajući planski dokument DSL sektor 10 Risan, i prije cca mjesec dana donesen je Prostorni plan posebne namjene za obalno područje kojim je luka Risan preimenovana iz do sada teretne luke u luku nautičkog turizma. Na ovaj način su se stekli uvjeti za provođenje koncesije.

JPMD je 2015. godine pokrenuo provođenje koncesije u lukama od lokalnog značaja i ostalim objektima pomorske infrastrukture, sačinio Prijedlog plana davanja koncesija za luke od lokalnog značaja i ostale objekte obalne/pomorske infrastrukture, proveo javne rasprave na temelju kojih je sastavljen Izvještaj s javnih rasprava te sve dostavio Ministarstvu održivog razvoja i turizma.

Na temelju dostavljenog Izvještaja Vlada je 28. travnja 2016. godine donijela Zaključke u kojima, među ostalim, (točka 2.) zadužuje MPiP i JPMD da „razmotre mogućnost da se dopuni odluka o određivanju luka prema značaju objektima pomorske/obalne infrastrukture, za koje se utvrdi da mogu biti definirane kao luke od lokalnog značaja” i (točka 4.) „zadužuje se JPMD da, u najkraćem roku, nakon ispunjavanja uvjeta, pripremi koncesijske akte i pokrene postupak davanja koncesija u skladu sa zakonom.”

Vlada je na temelju Zakona o državnoj imovini, kroz postupak privatizacije, dala u dugoročni zakup zemljište, primjer: kasarna i remontni zavod Arsenal – Porto Montenegro, kasarna u Kumboru – Porto Novi i Luštica Bay, a JPMD je u obvezi da sukladno tom ugovoru zaključuje prateće ugovore o korištenju morskog dobra (npr. luke, dijela luke, akvatorija itd.) kroz provođenje natječajnih postupaka.



Sa stanovišta ubiranja javnih prihoda koji se ostvaruju u nautičkom turizmu važna je i primjena Zakona o boravišnoj pristojbi<sup>38</sup>, na temelju kojeg je 2016. godine donesena Uredba o visini boravišne pristojbe za plovne objekte nautičkog turizma (brod i jahte) „koji borave u Crnoj Gori u unutrašnjim morskim vodama, rijekama i jezerima.“ Zakon o boravišnoj pristojbi utvrđuje da se boravišna pristojba za plovne objekte plaća „u paušalnom iznosu ovisno o razdoblju boravka turista na plovnim objektima i dužini plovnog objekta u rasponu od 5,00 eura do 150,00 eura“, dok je Uredbom<sup>39</sup> boravišna pristojba precizirana ovisno o (1) dužini plovidbe i (2) razdoblju boravka i to za dvije kategorije plovidbe: jahte i brodove. Predviđeni su iznosi boravišne pristojbe za plovne objekte koji borave u unutrašnjim morskim vodama, rijekama i jezerima 7, 15, 30, 90 dana i jednu godinu, dok se za plovne objekte koji vrše višednevna turistička krstarenja boravišna pristojba plaća prilikom preuzimanja vinjete, odnosno prilikom dobivanja odobrenja za slobodni promet, a najkasnije prije isplovljavanja.

## 7. PREGLED PLANIRANIH NORMATIVNIH IZMJENA U DIJELU ZAKONA KOJI UREĐUJU MATERIJU NAUTIČKOG TURIZMA

Polazeći od činjenice da je u posljednjih nekoliko godina u Crnoj Gori došlo do intenzivnog razvoja nautičkog turizma, koji je potaknuo izgradnju novih luka nautičkog turizma – marina, neophodno je daljnje dorađivanje normativnog okvira koji uređuje ovo područje. Prijedlogom izmjena i dopuna Zakona o lukama predlaže se nova definicija za luku nautičkog turizma – marinu. „Marina je luka namijenjena za vezivanje, smještaj, čuvanje, zaštitu, održavanje, popravak, opremanje i sidrenje jahti, brodice i drugih plovnih objekata.“ U odnosu na postojeće rješenje dodano je „vezivanje“ i pored brodice i jahti dodani su i „drugi plovni objekti“.

Novoizgrađene marine i one koje se planiraju u mnogome se razlikuju od do sada postojećih luka nautičkog turizma, koje već duži niz godina postoje na crnogorskom primorju i koje se, kako tada tako i danas, koriste u najvećoj mjeri za potrebe lokalnog stanovništva, odnosno pored komercijalnih vezova imaju i znatan broj komunalnih vezova. Upravo iz tog razloga Prijedlogom zakona o izmjenama

38 Čl. 7. Zakona o boravišnoj pristojbi, Službeni list Republike Crne Gore br. 11/2004 od 20. veljače 2004, 13/2004 od 26. veljače 2004, Službeni list Crne Gore br. 73/2010 od 10. prosinca 2010., 48/2015 od 21. kolovoza 2015.

39 Čl. 2. Uredbe o visini boravišne pristojbe za plovne objekte nautičkog turizma, Službeni list Crne Gore br. 10/2016 od 16. veljače 2016.

i dopunama Zakona o lukama predloženo je uvođenje novog termina – gradske luke, koja će se prvenstveno koristiti za potrebe komunalnih vezova. Svakako, ova luka neće biti isključivo korištena za komunalne vezove već će se značajan dio njena kapaciteta moći koristiti i u komercijalne svrhe. Ako se luke ovakvog tipa daju trećim osobama na komercijalno korištenje, treba zaštititi interese lokalnog stanovništva i ograničiti korisnika luke uvjetom da osigura dovoljan broj komunalnih vezova i vrši njihovu naplatu pod povoljnim uvjetima. Iz tog razloga JPMD je na temelju čl. 9. i čl. 12. Zakona o lukama usvojio Kriterije za utvrđivanje visine naknada za pristajanje i vezivanje plovila u lukama od lokalnog značaja, pristaništima i na ostalim objektima pomorske/obalne infrastrukture.

Navedeni Kriteriji limitiraju maksimalnu visinu naknade koju korisnik luke nautičkog turizma ili drugog objekta obalne/pomorske infrastrukture može zaračunati korisnicima komunalnog veza, dok za sve ostale plovne objekte nautičkog turizma zakupac/korisnik objekta visinu naknade određuje slobodno, prema tržišnim principima. U cilju provođenja Kriterija, JPMD Ugovorom obvezuje sve korisnike/zakupce luka, pristaništa i privezišta da mu dostave cjenike lučkih usluga na odobravanje.

Prema tome, koncesionar ili trgovačko društvo koje je u skladu s ovim zakonom steklo pravo na obavljanje lučke djelatnosti, dužno je tijelu uprave odnosno pravnoj osobi dostaviti cjenik lučkih usluga na odobravanje te ga javno objaviti. Kao moguća otvorena pitanja, koja bi trebalo trebalo riješiti izmjenama zakona, u postupku predlaganja zakona navodi se i sljedeće:

- Izmjenama i dopunama Zakona o lukama ili Zakona o koncesijama treba definirati lučko područje, jer planski dokumenti, kao ni Zakon o planiranju prostora i izgradnji objekata nemaju u sadržaju lučko područje;
- Lučko područje nije planska kategorija, što se vidi iz Pravilnika o pobližem sadržaju i formi planskog dokumenta, kriterijima namjene površina, elementima urbanističke regulacije i jedinstvenim grafičkim simbolima<sup>40</sup>, koji propis, kod definiranja određenih namjena površina (mora, prometne infrastrukture itd.) upućuje na uređivanje ovih pitanja posebnim zakonom. Planski dokumenti, prema Pravilniku, u sklopu određivanja svojih granica, ne prepoznaju granice lučkog područja, nego samo, kao ostale granice: pogranično područje, vodno područje, obalno područje i unutrašnje morske vode (obalno more);

<sup>40</sup> Pravilnik o pobližem sadržaju i formi planskog dokumenta, kriterijima namjene površina, elementima urbanističke regulacije i jedinstvenim grafičkim simbolima, Službeni list Crne Gore br. 24/2010 i 33/2014.

- Lučko područje se ne nalazi u sklopu luke, već je luka u sklopu lučkog područja, koje nije planska kategorija i može sadržavati više različitih luka, ali i prostore različitih namjena definiranih planskim dokumentom (luka, prometnice, parking prostori, prostori za skladištenje, zelenilo itd.). Također, trebalo bi definirati područja vezana za djelatnost luke, dakle riječ je o funkcionalnoj definiciji, koja je temelj za raspisivanje koncesije;
- Lučko područje je područje vezano za djelatnost luke odnosno za obavljanje lučkih usluga i, kao takvo, ne određuje se za sve vrste luka, nego samo za luke određene Zakonom o lukama, koje se daju na koncesiju.

Također, vezano za predmetnu materiju planirano je razmatranje Prijedloga zakona o izmjenama i dopunama Zakona o koncesijama iz razloga uvjetovanosti obvezom Crne Gore da implementira direktive EU-a koje se odnose na koncesije za javne usluge i javne radove, a što će biti predmet Zakona o javno-privatnom partnerstvu, čije donošenje je planirano u 2018. godini. Prirodna bogatstva i dobra od općeg interesa nisu regulirana pravnom stečevinom EU-a, te će se Zakonom o izmjenama i dopunama Zakona o koncesijama preciznije definirati pravo njihova korištenja, a iz istog Zakona će biti isključeni predmeti koncesija koji se odnose na javne radove i javne usluge, koje će biti regulirane Zakonom o javno-privatnom partnerstvu.<sup>41</sup>

## 8. ZAKLJUČNA RAZMATRANJA

U predmetnom radu težište istraživanja stavljeno je na pravni status i normativno uređenje luka nautičkog turizma/marina i vrste ostvarenja javnih prihoda s osnove njihova korištenja (koncesija/zakup), s pregledom ukupnog normativnog okvira koji uređuje predmetnu materiju.

Analizirali smo niz općih akata, koji na direktan ili indirektan način uređuju pitanje nautičkog turizma ili luke nautičkog turizma, i to: sedam zakonskih rješenja (plus dva u fazi izmjena i dopuna i jedan u fazi izrade/predlaganja), dvije uredbe, tri pravilnika, tri odluke i tri javna registra.

U predmetnom radu evidentirani su sljedeći izazovi daljeg razvoja pravnog uređenja nautičkog turizma u Crnoj Gori:

- (1) Nakon donošenja novih zakonskih rješenja nije došlo do donošenja novih podzakonskih akata, pa tako npr. nakon donošenja Zakona o turizmu i ugostiteljstvu iz 2018. nije donijet novi Pravilnik o vrstama objekata

<sup>41</sup> Obrazloženje iz Programa rada Vlade Crne Gore za 2018. godinu – Potreba donošenja Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o koncesijama.

nautičkog turizma, minimalnim tehničkim uvjetima i njihovoj kategorizaciji, već je i dalje aktualan „stari“ Pravilnik iz 2003. godine.

- (2) U primjeni je Zakon o morskom dobru i Odluka o uvjetima, vremenu korištenja i visini naknade za korištenjeorskog dobra iz 1992. godine, iako je ovaj dio regulative, sukladno Zakonu o unapređenju poslovnog ambijenta, morao biti noveliran na način da se JPMD do kraja srpnja 2013. godine transformira u trgovačko društvo, prema odredbama Zakona o privrednim društvima, u jedan od oblika društva kapitala.
- (3) Kod davanja na korištenje luka nautičkog turizma postoji neusuglašenost sa sistemskim zakonima o lukama i koncesijama jer JPMD zaključuje ugovore o korištenju/zakupuorskog dobra, pozivom na: čl. 8. Zakona o lukama, čl. 7. Zakona o morskom dobru, čl. 6. st. 2. i 24. Zakona o državnom vlasništvu, čl. 5. i 6. Odluke o uvjetima, vremenu korištenja i visini naknade za korištenjeorskog dobra, čl. 5. i 30. Uredbe o prodaji i davanju u zakup stvari u državnoj imovini i čl. 28. i 76b Zakona o financiranju lokalne samouprave<sup>42</sup>, ne primjenjujući sistemski Zakon o koncesijama.
- (4) Zakon o koncesijama drugačije uređuje raspodjelu ostvarenih sredstava, kada su u pitanju javni prihodi, u odnosu na Zakon o financiranju lokalne samouprave (čl. 28. i 76b), koji se primjenjuje kod zaključenih ugovora o zakupu luka nautičkog turizma i na temelju kojih zakupodavac i jedinice lokalne samouprave po ovoj osnovi raspodjeljuju ostvarenu naknadu u omjeru 50 : 50%, u odnosu na omjer 70 : 30% u korist davatelja koncesije, kako to utvrđuje Zakon o koncesijama.
- (5) Postoje tri vrste registara u kojima mora biti evidentirano trgovačko društvo koje je koncesionar za luke nautičkog turizma, a koji međusobno nisu povezani, i to:
  - Centralni registar trgovačkih subjekata (ustanovljen 2011.)
  - Centralni turistički registar (ustanovljen 2018.)
  - Registar koncesija u lukama (ustanovljen 2011.).
- (6) Dugo trajanje postupka izrade i predlaganja Zakona o privatno javnom partnerstvu.<sup>43</sup>

---

42 Vidi: Ugovor o korištenju/zakupuorskog dobra br. 209-3040/4 od 25. prosinca 2017. godine s koncesionarom Društvo za pružanje usluga u nautičkom turizmu i pomorstvu, Privezište za jahte – Kordić Prčanj, d.o.o. Kotor.

43 Tekst Nacrta zakona o privatno javnom partnerstvu, bio je u postupku javne rasprave i u proceduri izrade je od 2013. godine. Do 15. studenog 2018. godine nije utvrđen Prijedlog zakona.

- (7) Treba dodatno preispitati dosadašnji način davanja na korištenje luka nautičkog turizma i u konačnici otvoriti pitanje objedinjavanja pravne regulative kada su u pitanju luke nautičkog turizma u jedinstven zakonski i prateći podzakonski akt.

## BIBLIOGRAFIJA

### Knjige

1. Krtuščić, M., *Nautički turizam Crne Gore*, Fakultet za mediteranske poslovne studije, Tivat, 2017.
2. Živković, R., *Ponašanje i zaštita potrošača u turizmu*, Univerzitet Singidunum, Beograd, 2013.

### Članci

1. Luković, T., Nautički turizam, definiranje i razvrstavanje, *Ekonomski prehled*, vol. 58, br. 11, 2007., str. 689-708.
2. Radulović, B., Institucionalna eksterna kontrola upravljanja morskim dobrom – zaštita javnog interesa, valorizacija i evidencija javnog dobra i naplata koncesijske naknade, *Pravni zbornik*, Podgorica, br. 1, 2018., str. 198-204.
3. Radulović, B., Koncesije i prihodi od koncesija na luke u području morskog dobra, Barbić, J. (ur.), *Pravni okvir za luke nautičkog turizma*, knjiga 42, Nakladnički niz: *Modernizacija prava*, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 2018., str. 189-195.
4. B. Vukonić, Smisao i objašnjenje pojma turistička destinacija, *Turizam*, vol. 43, br. 3-4, 1995, str. 66-71.

### Propisi

1. Odluka o određivanju luka prema namjeni, Službeni list Crne Gore br. 50/2018.
2. Odluka o određivanju luka prema značaju, Službeni list Crne Gore br. 70/2018.
3. Odluka o uvjetima, vremenu korištenja i visini naknade za korištenje morskog dobra, Službeni list Republike Crne Gore, br. 27/1992.

4. Pravilnik o pobližem sadržaju i formi planskog dokumenta, kriterijima namjene površina, elementima urbanističke regulacije i jedinstvenim grafičkim simbolima, Službeni list Crne Gore, br. 24/2010 i 33/2014.
5. Pravilnik o sadržaju i načinu vođenja registra koncesija u lukama, Službeni list Crne Gore br. 33/2011.
6. Pravilnik o vrstama objekata nautičkog turizma, minimalnim tehničkim uvjetima i njihovoj kategorizaciji, Službeni list Republike Crne Gore br. 9/2003.
7. Uredba o prodaji i davanju u zakup stvari u državnoj imovini, Službeni list Crne Gore br. 44/2010.
8. Uredba o uvjetima koje moraju ispunjavati luke razvrstane prema vrsti pomorskog prometa i namjeni, Službeni list Crne Gore br. 20/2011.
9. Uredba o visini boravišne pristojbe za plovne objekte nautičkog turizma, Službeni list Crne Gore br. 10/2016.
10. Zakon o boravišnoj pristojbi, Službeni list Republike Crne Gore br. 11/2004, 13/2004; Službeni list Crne Gore br. 73/2010, 48/2015.
11. Zakon o državnoj imovini, Službeni list Crne Gore, br. 21/2009, 40/2011.
12. Zakon o financiranju lokalne samouprave, Službeni list Republike Crne Gore, br. 42/2003, 44/2003; Službeni list Crne Gore br. 5/2008, 51/2008, 74/2010, 1/2015, 78/2015, 3/2016, 30/2017, 92/2017.
13. Zakon o lukama, Službeni list Crne Gore br. 51/2008, 4/2011, 27/2013.
14. Zakon o morskom dobru, Službeni list Republike Crne Gore, br. 14/1992, 59/1992, 27/1994; Službeni list Crne Gore br. 51/2008, 21/2009, 73/2010, 40/2011.
15. Zakon o privrednim društvima, Službeni list Republike Crne Gore, br. 6/2002 s naknadnim izmjenama i dopunama.
16. Zakona o turizmu, Službeni list Republike Crne Gore br. 32/2002.
17. Zakon o turizmu i ugostiteljstvu, Službeni list Crne Gore, br. 2/2018, 4/2018, 13/2018.
18. Zakon o unapređenju poslovnog ambijenta, Službeni list Crne Gore br. 40/2010.

## **Ostalo**

1. Ugovor o korištenju/zakupu morskog dobra br. 209-3040/4 od 25. prosinca 2017. godine s koncesionarom Društvo za pružanje usluga u nautičkom turizmu i pomorstvu, Privezište za jahte – Kordić Prčanj, d.o.o. Kotor.

# PRILOZI





**Doc. dr. sc. Adriana Vincenca Padovan**

**Dr. sc. Vesna Skorupan Wolff**

Jadranski zavod Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti

## OGLEDNI OPĆI UVJETI I MODELI UGOVORA O VEZU U MARINAMA\*

---

\* Ovi ogledni opći uvjeti i modeli ugovora o vezu u marinama rezultat su znanstvenog istraživanja i rada na projektu Jadranskog zavoda Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti pod nazivom Razvoj suvremenog pravnog i osigurateljnog režima za hrvatske marine – unapređenje konkurentnosti, sigurnosti, sigurnosne zaštite i zaštite morskog okoliša (DELICROMAR), koji je financirala Hrvatska zaklada za znanost (HRZZ-UIP-2013-11-3061), [www.delicromar.hazu.hr](http://www.delicromar.hazu.hr).

Ugovorne klauzule osmišljene su kao preporuka hrvatskim marinama za standardizaciju općih uvjeta i modela ugovora o vezu s ciljem ujednačavanja relevantnog autonomnog prava i njegova usklađivanja s najnovijim zakonskim prijedlogom izmjena i dopunama Pomorskog zakonika Republike Hrvatske iz prosinca 2018. godine.

## OPĆI UVJETI UGOVORA O STALNOM VEZU U MARINI

### 01 OUSV - za sve osim čartera

1. **Korisnik veza** je osoba s kojom Marina sklapa Ugovor o vezu.

1.1. Korisnik veza može biti:

- a. Upisani vlasnik Plovila
- b. Korisnik Plovila temeljem ugovora o zakupu ili ugovora o *leasingu* Plovila
- c. Poslovođa Plovila (tzv. *yacht manager*), tj. fizička ili pravna osoba, koja je preuzela odgovornost od upisanog vlasnika za upravljanje poslovanjem i/ili tehničkim opremanjem Plovila i/ili popunjavanjem Plovila posadom
- d. Hipotekarni vjerovnik koji je u posjedu Plovila temeljem ugovora o hipoteci

1.2. Korisnik veza koji ujedno nije i upisani vlasnik Plovila mora za sklapanje Ugovora o vezu imati ovlaštenje upisanog vlasnika Plovila i hipotekarnog vjerovnika. Smatra se da Korisnik veza sklapa Ugovor o vezu u svoje ime i za račun upisanog vlasnika Plovila te hipotekarnog vjerovnika, a oni solidarno odgovaraju za sve obveze iz Ugovora o vezu.

2. **Plovilo.** Plovilo je brod, brodica ili jahta za koju Marina dodjeljuje vez sukladno Ugovoru o vezu.

2.1. Tehnička obilježja Plovila i namjena Plovila navedeni su u Ugovoru o vezu, te se njihova točnost pretpostavlja i Marina ih nije dužna provjeravati, ali pridržava pravo provjere.

2.2. Mjesto za vez dodjeljuje se za određeno Plovilo navedeno u Ugovoru i Korisnik veza ne može upotrebljavati dodijeljeni vez za drugo plovilo, bez izričite suglasnosti Marine.

2.3. Ako Korisnik veza želi zamijeniti Plovilo koje je predmet Ugovora o vezu drugim plovilom, strane mogu sklopiti aneks Ugovoru o vezu prema kojem je Korisnik veza dužan nadoplatiti razliku u naknadi za vez ako se radi o višoj cjenovnoj kategoriji plovila, a ako je riječ o manjoj cjenovnoj kategoriji plovila Korisnik veza nema pravo na umanjenje ugovorene naknade za vez.

3. **Veza.** Marina određuje mjesto za vez sukladno Pravilniku o redu u luci i svom planu vezova.

3.1. Vez u moru podrazumijeva dio mora prikladan za smještaj Plovila tehničkih obilježja navedenih u Ugovoru o vezu te odgovarajuću lučku infrastrukturu,

naprave i opremu potrebnu za sigurno vezivanje (primjerice, sidreni blok, lanac, *mooring*-konope, bitve itd.) te u pravilu i opskrbu Plovila svježom vodom i električnom energijom.

3.2. Suhi vez podrazumijeva prostor na kopnu prikladan za smještaj plovila tehničkih obilježja navedenih u Ugovoru o vezu te odgovarajuću lučku infrastrukturu i opremu potrebnu za boravak plovila na suhom vezu.

3.3. Marina može u bilo kojem trenutku bez pitanja ili odobrenja Korisnika veza premjestiti Plovilo na drugi odgovarajući vez unutar Marine. O navedenoj promjeni Marina će obavijestiti Korisnika veza ako do premještanja dođe za vrijeme njegove odsutnosti.

3.4. Za vrijeme prijavljenog izbijanja Plovila s veza sukladno klauzuli 14.2., Marina može isto mjesto za vez privremeno ustupiti za smještaj drugog plovila.

**4. Naknada za vez.** Naknada za vez je cijena koju Korisnik veza plaća za usluge Marine pružene temeljem Ugovora o vezu.

4.1. Iznos naknade za vez utvrđuje se prema Cjeniku usluga Marine, a obračunava se, fakturira i dospijeva sukladno Ugovoru o vezu.

### *Obveze Marine*

#### **5. Ustupanje i održavanje veza.**

5.1. Marina se obvezuje Korisniku veza ustupiti mjesto za siguran vez te održavati vez u sigurnom i ispravnom stanju, održavati uredno i u dobrom stanju luku, građevinske objekte u luci, lučku infrastrukturu i lučku opremu te sigurnost i red u luci, uključujući sustav prihvata i rukovanja otpadom s plovila, protupožarne zaštite, sigurnosne zaštite i video nadzora lučkih objekata, gatova i druge imovine Marine.

5.2. Usluga ustupanja mjesta za vez u pravilu uključuje i opskrbu Plovila električnom energijom prema mogućnostima mreže i svježom vodom za uobičajene potrebe Plovila, uporabu sanitarnih čvorova, radio službu i službu informiranja o hidrometeorološkoj prognozi.

#### **6. Nadzor Plovila na vezu.**

6.1. Marina se obvezuje nadzirati stanje Plovila na vezu.

6.2. Usluga nadzora podrazumijeva vanjski pregled i provjeravanje stanja Plovila i njegove opreme, kontrolu priveza i bokobrana koje obavlja mornarska služba Marine pod vodstvom kapetana Marine. Nadzor Plovila na vezu na uobičajen način i uobičajenom dinamikom obavljaju mornari marine pregledom i

provjerom s gata te uz pomoć video nadzora, elektroničke i informatičke podrške sustavu nadzora.

6.3. Usluga nadzora podrazumijeva i sigurnosni nadzor sukladno usvojenom planu sigurnosne zaštite Marine radi prevencije i rane reakcije na kaznena i prekršajna djela usmjerena protiv imovine i osoba u Marini. Obavljanje sigurnosnog nadzora Marina može povjeriti trećim osobama koje se profesionalno bave pružanjem zaštitarskih usluga.

6.4. Usluga nadzora Plovila na vezu nema narav ostave Plovila i ne podrazumijeva predaju Plovila u posjed Marine.

6.5. Ako ispunjavajući obvezu nadzora Marina uoči promjene na Plovilu, opremi ili priveznoj užadi koje utječu na sigurnost Plovila na vezu ili ukazuju na rizik nastanka štete za Plovilo, Marina je dužna o tome odmah obavijestiti Korisnika veza. Ako takva promjena zahtijeva hitno postupanje, primjenjuje se klauzula 17. o hitnim i nepredviđenim činjenjima.

6.6. Ako ispunjavajući obvezu nadzora Marina uoči sigurnosne ugroze koje imaju narav kaznenog ili težeg prekršajnog djela protiv imovine i osoba u Marini, dužna je o tome u najkraćem roku obavijestiti nadležna državna tijela.

6.7. Ako izvan nautičke sezone ispunjavajući Marininu obvezu nadzora mornarsko osoblje Marine uoči da je Plovilo odsutno s veza dulje od [7] dana, a Korisnik veza o toj odsutnosti Marinu nije obavijestio, Marina će Korisnika veza o odsutnosti plovila obavijestiti u najkraćem roku. Ako utvrdi da odlazak Plovila nije učinjen u suglasnosti s Korisnikom veza, Marina je nestanak Plovila dužna odmah prijaviti nadležnim državnim tijelima te surađivati u njihovim daljnjim postupcima.

6.8. Obveza nadzora postoji uz uvjet da se Plovilo nalazi na vezu i da na nje mu ne borave Korisnik veza ili osobe koje je on ovlastio. Obveza Marine da nadzire Plovilo na vezu prestaje svaki put kada su Korisnik veza ili treća osoba koju on ovlasti stupili na Plovilo, a u tom trenutku Marina se oslobađa svake odgovornosti za nadzor Plovila, bez obzira na to nalazi li se Plovilo u Marini ili je u plovidbi.

*Opcija 1:* Smatra se da su Korisnik veza ili treća osoba koju on ovlasti stupili na Plovilo kada su prijavili svoj dolazak u Marinu, odnosno smatra se da su napustili Plovilo kada su prijavili svoj odlazak iz Marine.

*Opcija 2:* Smatra se da su Korisnik veza ili treća osoba koju on ovlasti stupili na Plovilo kada su preuzeli ključeve i isprave Plovila na recepciji Marine, odnosno smatra se da su napustili Plovilo kada su predali ključeve i dokumentaciju Plovila na recepciji Marine.

*Opcija 3:* Smatra se da su Korisnik veza ili treća osoba koju on ovlasti stupili na Plovilo kada je njihov dolazak u Marinu zabilježen u automatskom

sustavu evidencije ulazaka u Marinu, odnosno smatra se da su Korisnik veza ili treća osoba koju on ovlasti napustili Plovilo kada je njihov odlazak iz Marine zabilježen u automatskom sustavu evidencije izlazaka iz Marine.

*Opcija 4:* Obveza Marine da nadzire plovilo prestaje u trenutku kada mornarsko osoblje Marine u redovitom uobičajenom obilasku primijeti da se Korisnik veza ili osoba koju je on ovlastio nalazi na Plovilu, a ponovno počinje kada mornarsko osoblje uoči da nitko ne boravi na Plovilu, što se evidentira sukladno protokolima Marine.

**7. Dodatne usluge i radovi.** Marina se obvezuje pružiti dodatne usluge i radove u skladu s Ugovorom o vezu. Obveze i odgovornosti Marine koje proizlaze iz pojedine dodatne usluge ili radova imaju se cijiniti prema pravnoj prirodi toga posla, pa se sukladno tome na pravni odnos strana supsidijarno primjenjuju odgovarajuće zakonske odredbe za pojedine vrste ugovora. Osobito, na poslove izbacivanja oborinskih voda iz Plovila, provjetravanje unutrašnjosti Plovila, kontrolu kaljuže, pokrivanje Plovila ceradom (vlasništvo Korisnika veza), punjenje baterija, čišćenje unutrašnjosti plovila, pranje trupa, usluge lučke dizalice ili travel-lifta i slično, na odgovarajući način primjenjuju se odredbe o ugovoru o djelu iz Zakona o obveznim odnosima.

### *Obveze Korisnika veza*

#### **8. Uporaba veza prema ugovoru i namjeni.**

8.1. Korisnik veza dužan je vez rabiti pažnjom dobrog domaćina, poštivati sve pozitivne propise o plovidbi, zaštiti okoliša i održavanju reda u luci te odredbe Marininog Pravilnika o redu u luci i Plana za prihvat i rukovanje otpadom s plovničkih objekata. Korisnik veza jamči da posjeduje sve propisane isprave Plovila te da Plovilom upravlja osoba koja je za to osposobljena i ovlaštena.

8.2. Korisnik veza obavezan je privez Plovila izvesti stručno i pravilno. Plovilo mora biti privezano na sigurnom odstojanju od gata i s postavljenim bokobranima na bokovima i krmi Plovila, a Korisnik veza je dužan osigurati i održavati konope za privez Plovila na gat i bokobrane.

8.3. Korisnik veza obavezan je kod pristajanja i isplovljavanja postupati po uputama Marine, ako su takve upute izdane. Korisnik veza u svakom slučaju, pa i kad postupa po uputama Marine, snosi svu odgovornost za upravljanje Plovilom.

8.4. Korisnik veza ne smije vršiti preinake ili dorade na opremi i instalacijama Marine.

8.5. Korisnik veza ne smije rabiti ili koristiti u komercijalne svrhe bilo koji dio luke, objekata, plovila ili vozila koja se nalaze u Marini, osim ako za takvu vrstu aktivnosti ne postoji poseban ugovor između Marine i Korisnika veza.

8.6. Korisnik veza ne smije naplatno ni besplatno vez prepustiti trećoj osobi na uporabu.

#### **9. Održavanje i opremanje Plovila.** Korisnik veza obavezan je:

9.1. za sve vrijeme trajanja Ugovora održavati Plovilo i njegovu opremu u dobrom i ispravnom stanju sposobnosti za plovidbu i sukladno važećim propisima, opremiti Plovilo odgovarajućim konopima za privez, bokobranima i kvalitetnom ceradom te brinuti o njihovom redovitom održavanju i zamjeni prema potrebi;

9.2. opremiti Plovilo protupožarnim sredstvima koja će efikasno djelovati na samo Plovilo, s tim da Plovilo mora imati barem jedan sustav za automatsko gašenje požara u motornom prostoru, a Marina može tražiti dodatna protupožarna sredstva ako smatra da postojeća nisu dovoljna;

9.3. u kaljužu Plovila staviti eko-spužvu ili sličnu napravu koja prikuplja onečišćenja koja sustavom pražnjenja kaljuže mogu dospjeti neposredno u more;

9.4. opremiti Plovilo ispravnim i standardiziranim:

- vodovodnim priključkom i crijevom
- kabelom i priključkom za spajanje na energetske ormarić;

9.5. za obavljanje radova na Plovilu dati na uvid svu potrebnu tehničku dokumentaciju, upozoriti Marinu na opremu na podvodnom dijelu trupa i dati točne podatke o njezinu položaju, posebice kod dizanja Plovila;

9.6. prije svakog napuštanja Plovila isključiti i odspojiti sve električne kablove i vodovodne priključke; u protivnom, Marina može sama isključiti priključke bez prethodne obavijesti;

9.7. svu pokretnu opremu i inventar Plovila te osobne stvari posade i osoba koje na njemu borave držati zaključane u zatvorenom prostoru Plovila.

#### **10. Obavljanje radova u Marini.**

*Opcija 1:* Servis i ostali radovi koji se odnose na održavanje ili popravak Plovila moraju se obavljati isključivo u za to određenom prostoru u Marini i u skladu s Pravilnikom o redu u luci i Planom prihvata i rukovanja otpadom s plovila. Korisnik veza ne smije bez odobrenja Marine na prostoru Marine za navedene poslove angažirati pravne ili fizičke osobe koje nemaju ugovor o poslovnoj suradnji s Marinom. Korisnik veza i osobe koje rade po njegovu nalogu moraju poštivati zabrane obavljanja pojedinih vrsta

radova i korištenja određenih materijala predviđenih Pravilnikom o redu u luci.

*Opcija 2:* Korisnik veza može za vrijeme boravka Plovila u Marini koristiti usluge servisera, brodopopravljača i drugih pružatelja sličnih usluga po svom izboru. Radovi održavanja, pranja, čišćenja, servisiranja, opremanja, popravljivanja Plovila, njegova pripremanja za plovidbu i raspremu moraju se obavljati isključivo u za to određenim prostorima u Marini i u skladu s Pravilnikom o redu u luci i Planom prihvata i rukovanja otpadom s plovila. Korisnik veza i osobe koje rade po njegovu nalogu moraju poštivati zabrane obavljanja pojedinih vrsta radova i korištenja određenih materijala predviđenih Pravilnikom o redu u luci. Uvjet za korištenje usluga trećih osoba u Marini jest da je pružatelj usluge ishodio dozvolu Marine za rad i platio naknadu za obavljanje komercijalne djelatnosti u krugu Marine. Marina može uskratiti dozvolu za rad trećoj osobi pružatelju usluge koji nije platio ili od ranije duguje naknadu za obavljanje radova, za kojega joj je poznato da ne poštuje pravila Marine i mjerodavne propise, da od ranije postoje pritužbe korisnika Marine na njegov rad, ili iz drugog sličnog razloga. Treća osoba pružatelj usluge koji radi po nalogu Korisnika veza mora imati pisano ovlaštenje Korisnika veza za obavljanje radova na Plovilu i za preuzimanje ključeva s recepcije Marine, ako je takva predaja ključeva ugovorena. U protivnom, Marina će mu uskratiti dozvolu za rad i predaju ključeva.

## **11. Dokumentacija, vlasništvo i posjed Plovila.**

### **11.1. Korisnik veza obvezan je predati Marini:**

- preslike važećih isprava Plovila (upisni list, plovidbena dozvola, brodske svjedodžbe ili druge isprave koje po sadržaju odgovaraju navedenim ispravama),
- preslike važećih polica osiguranja za Plovilo,
- izvod iz registra trgovačkih društava ili drugog odgovarajućeg registra za tvrtku Korisnika veza ako je pravna osoba i za pravnu osobu upisanog vlasnika Plovila, ako to nije ista osoba,
- ispravu kojom dokazuje da ima ovlaštenje za sklapanje Ugovora o vezu za račun upisanog vlasnika (ako Korisnik veza ujedno nije i upisani vlasnik Plovila) odnosno hipotekarnog vjerovnika (ako postoji hipoteka na Plovilu),
- punomoć kojom ovlašćuje treću osobu za zastupanje,

- presliku važeće osobne iskaznice ili putovnice fizičke osobe Korisnika veza, odnosno osobe koja zastupa Korisnika veza,
- popis posade,
- na uvid dokument kojim dokazuje pravni temelj posjeda Plovila (ugovor o zakupu, ugovor o *yacht managementu*, ugovor o *leasingu* i sl.).

Marina pridržava pravo zatražiti dodatne isprave ili svjedodžbe koje bude smatrala potrebnima ili primjerenima u pojedinom slučaju (primjerice, dokaz o PDV identifikacijskom broju, izjavu upisanog vlasnika, hipotekarnog vjerovnika, korisnika i poslovođe Plovila o solidarnom jamstvu za obveze iz Ugovora o vezu, potvrdu o uplati naknada za sigurnost plovidbe i zaštitu okoliša, boravišne pristojbe i dr.).

11.2. Korisnik veza dužan je bez odlaganja obavijestiti Marinu o svakoj promjeni osobnih podataka, podataka za kontakt, podataka o statusu pravne osobe Korisnika veza, o osobi ovlaštenoj za zastupanje Korisnika veza, podataka o vlasništvu, menadžmentu, upisu i zastavi Plovila, podataka o hipotekarnom vjerovniku, tehničkih podataka o Plovilu i njegovoj namjeni te drugih okolnosti značajnih za Plovilo i njegov boravak u Marini. Ako Korisnik veza propusti obavijestiti Marinu o promjeni adrese prebivališta/sjedišta ili podataka za kontakt, za potrebe dokazivanja valjanog pisanog obavještanja Korisnika veza o činjenicama i okolnostima relevantnim za ispunjavanje obveza Marine iz Ugovora o vezu, smatrat će se valjanima posljednja poznata adresa i podaci za kontakt Korisnika veza odnosno njegova zastupnika.

11.3. Korisnik veza dužan je ključeve i isprave Plovila predati Marini prilikom predaje Plovila pod nadzor Marine, ako je ugovorena usluga nadzora Plovila na vezu i Opcija 2 iz klauzule 6.8. U svim ostalim slučajevima Korisnik veza dužan je osigurati da se originali isprava Plovila uvijek nalaze na Plovilu ili da se predaju Marini ako je tako izričito ugovoreno, a predaja ključeva Marini tada nije obveza Korisnika veza, ali se ona može posebno ugovoriti kao dodatna usluga Marine.

11.4. Ugovorom o vezu koji uključuje obvezu nadzora Plovila na vezu može se predvidjeti obveza Korisnika veza da sastavi popis inventara i opreme i preda ga Marini koja ga zatim ovjerava. Ova obveza uključuje i obvezu prijave naknadnih izmjena i dopuna toga popisa. Predaja popisa inventara Marini nema značaj predaje u ostavu, već isključivo služi za potrebe lakšeg dokazivanja štete na Plovilu i opremi te utvrđivanja njena opsega i visine, ako do takve štete dođe za vrijeme Ugovora o vezu i Marininog obavljanja obveze nadzora nad Plovilom. Takva ugovorna klauzula nema učinak presumpcije postojanja odgovornosti Marine za štetu na Plovilu nastalu tijekom nadzora.



11.5. Predaja ključeva, isprava Plovila i/ili popisa inventara iz kl. 11.3. i 11.4. nema značaj predaje Plovila u posjed Marini.

11.6. Korisnik veza dužan je obavijestiti Marinu o tome da se na Plovilu nalazi osoba koja je građanin države koja nije članica Europske Unije.

**12. Osiguranje Plovila i odgovornosti vlasnika ili korisnika Plovila.** Korisnik veza obvezan je održavati na snazi primjereno osigurateljno pokriće za štete na trupu, stroju i opremi Plovila (kasko), kao i za štete koje bi mogle nastati trećim osobama u vezi toga Plovila (osiguranje odgovornosti) te je Marini dužan redovito dostavljati primjerke važećih polica osiguranja i obavijestiti Marinu o svakoj bitnoj promjeni u osigurateljnomo pokriću. Primjereno osigurateljno pokriće znači uobičajeno puno osiguranje kaska do osigurane svote koja je jednaka ili veća od novonabavne ili procijenjene stvarne vrijednosti Plovila, obvezno osiguranje odgovornosti vlasnika/korisnika plovila sukladno mjerodavnim zakonskim propisima te dobrovoljno osiguranje odgovornosti vlasnika/korisnika plovila za štetu koju prouzroči Plovilo do limita od minimalno [1.000.000 EUR] po događaju. Ako je za dobrovoljno osiguranje odgovornosti ugovorena odbitna franšiza, ona ne smije biti veća od [1.000 EUR] po događaju. Osiguranje odgovornosti mora uključivati odgovornost za štete uslijed tjelesne ozljede ili smrti i za štete na imovini Marine, njenih zaposlenika i trećih osoba, odgovornost za uklanjanje podrtine i za onečišćenje mora gorivom iz brodskih tankova.

**13. Plaćanje naknade za vez.** Korisnik veza obvezuje se plaćati naknadu za vez u iznosu, na način i u roku određenima Ugovorom o vezu, neovisno o tome rabi li vez za vrijeme trajanja Ugovora, tj. naknada za vez duguje se i za vrijeme izbjivanja Plovila s veza, pa i onda kada Marina privremeno ustupi vez za smještaj drugog plovila sukladno klauzuli 3.4.

**14. Ostale obveze Korisnika veza.** Korisnik veza obvezan je:

14.1. prijaviti svoj dolazak ili uplovljavanje i svaki odlazak ili isplovljavanje Marini na način predviđen protokolima Marine;

14.2. obavijestiti Marinu o svakom izbjivanju Plovila koje će trajati duže od [7] dana te najaviti povratak Plovila u Marinu najkasnije u roku [24 sata] prije povratka. U tom slučaju Marina ima pravo koristiti vez sukladno klauzuli 3.4. Izbijanje Plovila s veza je bez utjecaja na obvezu plaćanja ugovorene naknade za vez;

14.3. istaknuti vidljivu oznaku imena ili registracije Plovila;

14.4. Korisnik veza dužan je pobrinuti se da i posada Plovila te sve osobe koje ovlašćuje da rabe Plovilo poštuju odredbe ovih Općih uvjeta i Ugovora o vezu te Pravilnika o redu u luci i Plana za prihvati i rukovanje otpadom s plovnih objekata.

## *Odgovornost za štetu*

### **15. Odgovornost Marine.**

15.1. Marina odgovara za štetu nastalu kao posljedica materijalnih nedostataka veza i za štetu nastalu kršenjem ugovornih obveza iz kl. 5.1. i 5.2. samo ako se dokaže da su oni posljedica namjere ili krajnje nepažnje Marine ili njenih zaposlenika. Međutim, ako je Ugovor o vezu potrošački ugovor (Korisnik veza je fizička osoba koja Ugovor o vezu sklapa izvan svoje trgovačke, obrtničke, poslovne ili profesionalne djelatnosti), Marina odgovara za materijalne nedostatke veza i ako su oni posljedica obične nepažnje Marine ili njenih zaposlenika. Kod potrošačkog ugovora krivnja Marine za štetu se pretpostavlja. Marina se može osloboditi odgovornosti ako dokaže da je postupala pažnjom dobrog stručnjaka ili ako dokaže postojanje nekog od razloga za oslobođenje odgovornosti iz kl. 15.6. Materijalni nedostaci veza postoje ako on nije prikladan za sigurnu uporabu ili nije održavan tako da bude ispravan i siguran za sve vrijeme trajanja Ugovora.

15.2. Ako je do štete došlo uslijed pucanja ili popuštanja *mooring*-konopa, sidrenog lanca, sidrenog bloka, gata ili druge opreme i infrastrukture sustava priveza, pretpostavlja se krivnja Marine i njena odgovornost za štetu. Marina se u takvom slučaju može osloboditi odgovornosti samo ako dokaže da je postupala s pažnjom dobrog stručnjaka da do takve štete ne dođe ili ako dokaže postojanje nekog od razloga za oslobođenje odgovornosti iz kl. 15.6.

15.3. Marina odgovara za štetu nastalu kršenjem ugovornih obveza iz kl. 6. tj. za štetu koja je posljedica propusta u vršenju nadzora stanja Plovila na vezu samo ako se dokaže da je šteta posljedica namjere ili krajnje nepažnje Marine ili njenih zaposlenika. Međutim, ako je Ugovor o vezu potrošački ugovor, Marina odgovara za takvu štetu i ako je ona posljedica obične nepažnje Marine ili njenih zaposlenika u vršenju nadzora nad Plovilom. Kod potrošačkog ugovora, da bi se utvrdila odgovornost Marine za štetu uslijed propusta u nadzoru Plovila na vezu, Korisnik veza mora dokazati da je šteta nastala u vrijeme dok se Plovilo nalazilo pod nadzorom Marine, te uzročnu vezu između štete i propusta u vršenju nadzora. Marina se može osloboditi odgovornosti ako dokaže da je u vršenju nadzora postupala pažnjom dobrog stručnjaka ili ako dokaže postojanje nekog od razloga za oslobođenje odgovornosti iz kl. 15.6.

15.4. Kad je ugovoren nadzor Plovila na vezu, Marina odgovara za oštećenje ili gubitak inventara i opreme Plovila ako su kumulativno ispunjeni sljedeći uvjeti:

- da se takav inventar ili oprema nalaze na popisu inventara i opreme iz kl. 11.4.

- da Korisnik veza dokaže da je do oštećenja ili gubitka došlo za vrijeme dok je Plovilo bilo pod nadzorom Marine
- da Korisnik veza dokaže uzročnu vezu između štete i propusta u vršenju nadzora i
- da Korisnik veza dokaže da je propust u vršenju nadzora posljedica namjere ili krajnje nepažnje Marine, ali ova točka se ne primjenjuje kad je Ugovor o vezu potrošački ugovor.

Marina ni u kojem slučaju ne odgovara za oštećenje ili gubitak bokobrana, tendi, sidra, konopa, propelera, pomoćnih plovila (gumenjaka i sl.), pomoćnih vanbrodskih motora i druge opreme Plovila, kao ni za osobne stvari koje se nalaze na Plovilu, ako nema tragova obijanja, provaljivanja ili drugog oblika nasilnog ulaska u zatvorene dijelove Plovila.

Marina ni u kojem slučaju ne odgovara za umjetnine, predmete od plemenitih kovina, novac, vrijednosne papire, kolekcionarske predmete i zbirke, unikate, dragocjene predmete i slične stvari.

15.5. Marina odgovara za štetu nastalu kršenjem ugovornih obveza iz kl. 7. (Dodatne usluge i radovi) samo ako se dokaže da je šteta posljedica namjere ili krajnje nepažnje Marine ili njenih zaposlenika. Međutim, ako je Ugovor o vezu potrošački ugovor, Marina odgovara za takvu štetu i ako je ona posljedica obične nepažnje Marine ili njenih zaposlenika. Kod potrošačkog ugovora krivnja Marine za takvu štetu se pretpostavlja. Marina se može osloboditi odgovornosti ako dokaže da je postupala pažnjom dobrog stručnjaka ili ako dokaže postojanje nekog od razloga za oslobođenje odgovornosti iz kl. 15.6.

15.6. Marina se može osloboditi odgovornosti za štetu iz Ugovora o vezu ako dokaže da je šteta posljedica:

- više sile
- rata, ratu sličnih događaja, obustave rada, građanskih nemira i njima sličnih događaja
- zlonamjernog, nemarnog ili nestručnog postupka Korisnika veza, posade ili drugih osoba koje Korisnik ovlasti da koriste Plovilo
- kršenja odredbi Ugovora o vezu, Općih uvjeta ili Pravilnika o redu u luci od strane Korisnika veza, posade ili drugih osoba koje Korisnik ovlasti da koriste Plovilo
- neodržavanja, zapuštenosti, istrošenosti, dotrajalosti Plovila ili opreme

- nedostatka bokobrana, pucanja ili odvezivanja krmenog konopa kojim je Plovilo privezano za gat/ponton
- skrivenih mana Plovila
- neistinite, netočne ili nepotpune informacije koju je dao Korisnik veza, a tiču se Plovila i njegova boravka na vezu
- glodavaca na Plovilu
- nestručno izvedene ili dotrajale električne, plinske ili vodovodne instalacije na Plovilu, odnosno od priključka na gatu do Plovila
- zamrzavanja
- požara ili eksplozije na Plovilu
- štetnih emisija iz zraka ili mora
- otuđenja Plovila
- radnje ili propusta treće osobe.

Ako se dokaže koji od razloga za oslobođenje odgovornosti Marine iz ove klauzule, osim kad je riječ o višoj sili, Korisnik veza može dokazivati da postoji potreban stupanj krivnje Marine ili njenih zaposlenika sukladno kl. 15.1. – 15.5. kako bi se utvrdila odgovornost Marine za štetu.

15.7. Marina ne odgovara za troškove uklanjanja podrtine Plovila, osim ako se sukladno kl. 15.1., 15.2., 15.3. ili 15.5. ne utvrdi njezina odgovornost za nastanak podrtine.

15.8. Marina ne odgovara za štetu na Plovilu prouzročenu drugim plovilom u Marini, osim ako se sukladno kl. 15.1., 15.2., 15.3. ili 15.5. ne dokaže da postoji potreban stupanj krivnje Marine za takvu štetu.

15.9. Marina ni u kojem slučaju ne odgovara za izmaklu korist ili dobitak koji bi Korisnik veza po redovitom tijeku stvari ili prema posebnim okolnostima ostvario da nije bilo štetnoga događaja. Međutim, Marina se ne može pozvati na ovo isključenje odgovornosti ako je Ugovor o vezu potrošački ugovor, kao i u slučaju da je šteta posljedica namjere ili krajnje nepažnje same Marine, tj. njenih rukovodećih osoba.

15.10. U svakom slučaju, odgovornost Marine za štetu ograničava se na iznos od ..... po događaju i po odštetnom zahtjevu. Međutim, Marina se ne može pozvati na ograničenje odgovornosti ako je Ugovor o vezu potrošački ugovor kao i u slučaju da je šteta posljedica namjere ili krajnje nepažnje same Marine, tj. njenih rukovodećih osoba.

15.11. Ako je šteta posljedica radnje ili propusta osoba koje nisu zaposlenici Marine ni njene rukovodeće osobe, ali za račun Marine obavljaju pojedine poslove u sklopu ispunjavanja obveza Marine iz kl. 5., 6. ili 7., Marina odgovara za izbor tih osoba, ali ne i za njihov rad. Do gubitka prava na ograničenje odgovornosti Marine iz kl. 15.9. i 15.10. kod nepotrošačkih ugovora tada dolazi samo ako se dokaže namjera ili krajnja nepažnja same Marine, tj. njenih rukovodećih osoba za pogrešan izbor.

## **16. Odgovornost Korisnika veza.**

16.1. Korisnik veza odgovara za štetu nastalu kršenjem obveza propisanih Ugovorom o vezu i ovim Općim uvjetima, osobito klauzulama 8. (Uporaba veza prema ugovoru i namjeni), 9. (Održavanje i opremanje Plovila), 10. (Obavljanje radova u Marini), 11. (Dokumentacija, vlasništvo i posjed Plovila), 12. (Osiguranje Plovila i odgovornosti vlasnika ili korisnika Plovila), 13. (Plaćanje naknade za vez, 14. (Ostale obveze Korisnika veza). Korisnik veza odgovara za svoje osobne radnje i propuste kao i za radnje i propuste posade i svih osoba koje ovlasti za uporabu Plovila.

16.2. Ako kršenje ugovornih obveza opisano u kl. 16.1. prouzroči štetu na imovini Marine ili trećih osoba, štetu uslijed smrti, ozljede ili oštećenja zdravlja djelatnika Marine ili trećih osoba ili štetu uslijed onečišćenja okoliša, Korisnik veza dužan je nadoknaditi takvu štetu sukladno pozitivnim propisima o odgovornosti za štetu.

16.3. Ako bi Marina u vezi s tako nastalom štetom iz kl. 16.1. i 16.2. snosila bilo kakve troškove, uključujući i pravne troškove, ili ako bi bila u obvezi isplatiti bilo kakve iznose odštete trećim osobama, Korisnik veza u obvezi je Marinu obeštetiti u cijelosti.

### ***Hitna i nepredviđena činjenja***

17. **Hitna nepredviđena činjenja** Marina može izvesti i bez prethodne suglasnosti Korisnika veza.

17.1. Hitna nepredviđena činjenja su činjenja koja je nužno izvesti radi sprječavanja nastanka štete i zaštite Plovila od oštećenja ili uništenja, održavanja stabilnosti i plovnosti, sprječavanja opasnosti za život i zdravlje ljudi, okoliš, druga plovila, opremu, instalacije i infrastrukturu luke, a ona uključuju i činjenja po naredbi mjerodavnog tijela javne vlasti.

17.2. Štetu i troškove uslijed hitnih nepredviđenih činjenja dužna je snositi ona ugovorna strana koja je odgovorna za njihov nastanak. Ako za njihov nastanak nije odgovorna ni jedna ugovorna strana ili se ne može utvrditi odgovornost

ni jedne ugovorne strane, štetu i troškove snosit će ona strana koju je šteta odnosno trošak pogodio. Ugovorna strana koja je snosila štetu ili troškove hitnih nepredviđenih činjenja ima pravo na naknadu te štete i troškova od treće osobe odgovorne za njihov nastanak.

17.3. Posebno u slučaju da Korisnik veza ne poduzme potrebne mjere da se Plovilo i oprema sačuvaju od propadanja ili od oštećenja, odnosno da se ukloni opasnost koju Plovilo ili oprema predstavljaju za ostala plovila i imovinu u krugu Marine, Marina je ovlaštena poduzeti razumne mjere nužne za otklanjanje opasnosti na rizik i o trošku odgovornog Korisnika veza i ne odgovara za tako nastalu štetu na Plovilu. Ova odredba odnosi se i na slučaj kada je radi otklanjanja opasnosti potrebno u odsutnosti Korisnika veza izvesti stručan i pravilan privez, te osigurati odgovarajuće konope i bokobrane o njegovu trošku.

17.4. Ako Korisnik veza nije prijavio promjenu podataka za kontakt sukladno kl. 11.2., Marina ne odgovara za štete i troškove koji su se mogli spriječiti da se Korisnika veza moglo pravovremeno kontaktirati.

### *Pravo zadržanja Plovila*

18. **Pravo zadržanja Plovila na vezu.** U slučaju dospjelih nenaplaćenih tražbina Marine iz Ugovora o vezu, Korisnik veza ovlašćuje Marinu da uđe u posjed Plovila te Marina ima pravo zadržati Plovilo sa svim pripacima, i to na ugovorenom vezu ili tako da ga premjesti na drugi vez u moru ili na kopnu do potpunog namirenja neplaćene naknade za vez i ostalih tražbina iz Ugovora o vezu te tražbina nastalih u vezi s boravkom i zadržanjem Plovila na vezu nakon isteka, prestanka, raskida ili otkaza Ugovora o vezu. U svrhu ostvarivanja prava zadržanja Plovila, Marina može posjed Plovila vršiti i putem treće osobe kao nesamostalnog posjednika, što među ostalim znači da Marina može zadržano Plovilo premjestiti na odgovarajuće mjesto izvan Marine.

### *Sklapanje Ugovora o vezu*

19. Ugovor o vezu sklopljen je kada Korisnik veza prihvati ponudu Marine koja sadrži sve bitne sastojke Ugovora. Smatra se da je Korisnik veza prihvatio ponudu Marine kada je potpisao Ugovor o vezu na za to predviđenom pisanom ugovornom obrascu. U slučaju da je sporno vrijeme potpisivanja Ugovora o vezu, smatra se da je Ugovor sklopljen u trenutku:

- kada je Marina zaprimila pisanu obavijest Korisnika veza da se slaže s predloženim Ugovorom, ili

- kada je Marina zaprimila potpisani primjerak Ugovora u elektroničkoj formi ili faksom, ili
- kada je Marina zaprimila potvrdu prihvata ponude iz elektroničkog sustava rezervacije veza, ili
- kada je Marina zaprimila uplatu ugovorene naknade za vez.

### *Neprenosivost Ugovora o vezu na treće osobe*

20. Ugovor o vezu Korisnik veza ne može prenijeti na treću osobu, osim ako se Marina s time izričito ne suglasi pri čemu može odrediti posebne uvjete za prijenos Ugovora.

### *Prestanak, raskid i otkaz Ugovora o vezu*

21.1. Ako je vez ustupljen u stanju neprikladnom za sigurnu uporabu ili ako za vrijeme trajanja Ugovora o vezu dospije u takvo stanje, a Marina ne otkloni nedostatke ili ne premjesti Plovilo na odgovarajući drugi vez u Marini, Korisnik veza može raskinuti Ugovor te ima pravo na naknadu štete i na povrat razmjernog dijela naknade za vez.

21.2. Marina može iz opravdanih razloga izmijeniti, reorganizirati ili privremeno obustaviti pružanje usluge nadzora Plovila na vezu i dodatnih usluga i radova iz svoje djelatnosti, što se ne smatra kršenjem obveze iz Ugovora o vezu i ne daje pravo Korisniku veza na umanjene ili povrat dijela naknade za vez. Međutim, ako tijekom trajanja Ugovora o vezu Marina uvede takve promjene u poslovanju koje bitno i trajno umanjuju opseg ili sadržaj ugovorenih usluga, Korisnik veza ima pravo otkazati Ugovor o vezu bez obveze pridržavanja otkaznog roka te pravo na povrat razmjernog dijela naknade za vez.

21.3. Marina ima pravo na jednostrani raskid Ugovora u sljedećim slučajevima:

- ako Korisnik veza i nakon opomene Marine vez rabi protivno Ugovoru o vezu ili njegovoj namjeni, te osobito ako neovlašteno prepušta drugome uporabu veza (kl. 8.)
- ako Korisnik veza krši obvezu održavanja i opremanja Plovila (kl. 9.)
- ako Korisnik veza i nakon opomene Marine krši pravila ovih Općih uvjeta o obavljanju radova u Marini (kl. 10.)
- ako Korisnik veza i nakon opomene Marine ni u naknadnom roku ne preda Marini dokumentaciju o vlasništvu, menadžmentu i posjedu Plovila, ili ako dođe do promjena relevantnih podataka ne dostavi novu dokumentaciju (kl. 11.)

- ako tijekom trajanja Ugovora o vezu dođe do promjene vlasnika, poslovođe ili korisnika Plovila
- ako Korisnik veza ne održava primjereno osigurateljno pokriće ili ne obavijesti Marinu o bitnoj promjeni u osigurateljnom pokriću (kl. 12.)
- u ostalim slučajevima kada Marina smatra da Korisnikovo kršenje odredbi Ugovora o vezu, Općih uvjeta, Pravilnika o redu u luci, Plana prihvata i rukovanja otpadom s plovila ili pozitivnih propisa ugrožava ili može ugroziti sigurnost i red u luci, zdravlje ljudi ili zaštitu okoliša, ako Korisnik veza i nakon opomene Marine nastavi s opisanim kršenjem.

U navedenim slučajevima, uz pravo na raskid Marini pripada i pravo na naknadu tako prouzročene štete, odnosno i pravo na ugovornu kaznu ako je predviđena Cjenikom Marine.

21.4. Ako Korisnik veza krši obvezu plaćanja naknade za vez i drugih tražbina Marine iz Ugovora o vezu, Marina će ga o tome opomenuti uz ostavljanje naknadnog razumnog roka za izvršenje obveze. Ako Korisnik veza ne postupi po opomeni ni u naknadnom roku, Marina može jednostrano raskinuti Ugovor, a u svakom joj slučaju pripada pravo na zatezne kamate i naknadu štete u skladu sa Zakonom o obveznim odnosima.

21.5. Ugovor o vezu može bez posebnog obrazloženja otkazati bilo koja ugovorna strana uz otkazni rok od .....

*Opcija 1:* U slučaju otkaza Ugovora o vezu po ovoj klauzuli, strana koja je otkazala Ugovor dužna je platiti naknadu za prijevremeni otkaz. Naknada za prijevremeni otkaz iznosi 1/3 ugovorene, a neiskorištene naknade za vez. Ako se Ugovor o vezu otkáže prije isteka polovine ugovorenog razdoblja, tako utvrđena naknada za prijevremeni otkaz Ugovora uvećava se za 50%.

21.6. Sve obavijesti o otkazu i raskidu ugovorne strane će međusobno dostavljati pisanim putem.

21.7. Smatrat će se da je Korisnik veza uredno obaviješten o raskidu ili otkazu kada Marina pošalje takvu pisanu obavijest na posljednju poznatu poštansku adresu ili adresu elektroničke pošte Korisnika veza odnosno njegova zastupnika.

21.8. Od trenutka kada se prema odredbama Ugovora o vezu i ovih Općih uvjeta smatra da je Korisnik veza uredno obaviješten o raskidu Ugovora, Korisnik veza je dužan ukloniti Plovilo iz Marine u roku od 8 dana. U slučaju otkaza Ugovora o vezu, Korisnik veza dužan je ukloniti Plovilo iz Marine najkasnije do



isteka otkaznog roka. Za vrijeme dok Plovilo boravi na vezu nakon isteka roka od 8 dana od raskida Ugovora, odnosno nakon isteka otkaznog roka, Marina obračunava naknadu koja se po njezinu Cjeniku usluga primjenjuje na tranzitni vez, a može potraživati i ugovornu kaznu ako je predviđena Cjenikom.

21.9. Ako korisnik veza ne ukloni Plovilo sukladno kl. 21.8., Marina je ovlaštena premjestiti Plovilo na odgovarajuće mjesto izvan Marine, što ne utječe na njeno pravo da obračunava naknadu koja se po njezinu Cjeniku usluga primjenjuje na tranzitni vez i da potražuje ugovornu kaznu sukladno kl. 21.8., kao ni na njeno pravo zadržanja Plovila sukladno kl. 18.

21.10. Od trenutka raskida ili otkaza Ugovora rizik propasti i oštećenja Plovila u cijelosti je na Korisniku veza.

21.11. Ugovor o vezu automatski prestaje u slučaju propasti Plovila, čime se ne dira u pravo potraživanja naknade štete od ugovorne strane koja je odgovorna za propast Plovila.

#### *Mjerodavno pravo i sudska nadležnost*

22. Na ove Opće uvjete primjenjuje se hrvatsko pravo i nadležnost hrvatskih sudova.

#### *Primjena Općih uvjeta*

23. Ovi se Opći uvjeti primjenjuju na sve ugovore o stalnom vezu u Marini sklopljene nakon dd.mm.gggg.



## **UGOVOR O STALNOM VEZU BR. ....**

### **01 USV - Model I: najam za sve osim čartera**

#### **Članak 1.**

##### **Ugovorne strane**

(01 OUSV, kl. 1.)

1.1. **Marina .....**, adresa, OIB (u daljnjem tekstu: Marina)

1.2. **Korisnik veza**

Ime i prezime / naziv pravne osobe:

OIB:

Adresa prebivališta / sjedišta:

Država:

Broj putovnice / osobne iskaznice:

Telefon 1:

Telefon 2:

Email 1:

Email 2:

#### **Zastupan po**

Ime i prezime:

OIB:

Adresa prebivališta / sjedišta:

Država:

Broj putovnice / osobne iskaznice:

Telefon 1:

Telefon 2:

E-mail 1:

E-mail 2:

#### **Upisani vlasnik plovila**

Ime i prezime / naziv pravne osobe:

OIB:

Adresa prebivališta / sjedišta:

Država:

#### **Hipotekarni vjerovnik**

Naziv pravne osobe:

Adresa poslovnog sjedišta:

Država:

## Članak 2.

### Plovilo

(01 OUSV, kl. 2.)

Ime:                      Registaraska oznaka:                      Zastava:  
Tip:                      Brodogradilište / model:                      Materijal:  
Duljina:              Širina:                      Težina:                      Gaz:  
Godina gradnje:  
Pogonski stroj(evi) - vrsta / proizvođač / snaga:  
Namjena plovila:  
Osiguranje:  
    Osiguratelj:    Razdoblje osiguranja:  
    Osigurana vrijednost za trup, stroj i opremu (kasko):  
    Limit osiguranja odgovornosti prema trećima:

## Članak 3.

### Vez

(01 OUSV, kl. 3.)

Mjesto za vez broj:                                      Na gatu broj:  
Duljina:    Širina:

## Članak 4.

### Razdoblje ugovora

4.1. Ugovor se sklapa za razdoblje od.... do.....

4.2. Strane su suglasne da se istekom ugovorenog razdoblja Ugovor prešutno obnavlja na sljedeće ugovorno razdoblje od godinu dana, ako ni jedna strana u roku od..... dana prije isteka ugovorenog razdoblja pisanim putem ne obavijesti drugu stranu da ne želi obnoviti Ugovor.

4.3. Prešutna obnova ovog Ugovora podrazumijeva primjenu jednakih uvjeta ugovora, izuzev promjena navedenih pod čl. 7.4. i 7.5. (izmjena Marininih Općih uvjeta, Cjenika i Pravilnika).

## Članak 5.

### Naknada za vez

(01 OUSV, kl. 13., 21.4.)

5.1. Iznos za ugovoreno razdoblje: .....

5.2. U slučaju obnove Ugovora sukladno čl. 4.2. utvrđuje se naknada za vez za sljedeće ugovorno razdoblje prema Cjeniku usluga važećem u vrijeme obnove Ugovora.

5.3. Dospijeće i način plaćanja: .....

## Članak 6.

### Ugovorene usluge

- Ustupanje mjesta za vez
- Uporaba brodskih ležaljki i podmetača te ostale opreme za suhi vez
- Polog ključeva plovila na recepciji Marine

## Članak 7.

### Sastavni dijelovi Ugovora

7.1. Sastavni dio ovog Ugovora čine:

- Opći uvjeti ugovora o stalnom vezu 01 OUSV, uz isključenje klauzula 6., 7., 11.4., 15.3., 15.4., 15.5. i 21.2.
- Pravilnik o redu u luci
- Plan za prihvat i rukovanje otpadom s plovnih objekata
- Cjenik usluga
- Protokoli Marine iz kl. 14.1. Općih uvjeta ugovora o stalnom vezu

7.2. Akti koji čine sastavni dio Ugovora objavljeni su na mrežnim stranicama Marine, a mogu se dobiti na uvid i na drugi uobičajeni način, primjerice, elektronskom poštom, uvidom u sjedištu Marine, uručivanjem pisanog primjerka i slično.

7.3. Korisnik veza potpisom ovog Ugovora potvrđuje da je upoznat sa sadržajem svih navedenih akata koji čine sastavni dio ovog Ugovora.

7.4. Marina je ovlaštena jednostrano izmijeniti Opće uvjete i Cjenik usluga, a o tome je dužna obavijestiti Korisnika veza. Na Ugovor o vezu do isteka tekućeg ugovornog razdoblja primjenjuju se Opći uvjeti i Cjenik usluga koji su bili na snazi u vrijeme sklapanja odnosno obnove Ugovora. U slučaju prešutnog obnavljanja Ugovora za novo ugovorno razdoblje vrijede Opći uvjeti i Cjenik usluga koji su na snazi u trenutku prešutne obnove, pod uvjetom da je Korisnik veza o njima obaviješten najmanje 30 dana prije isteka roka iz čl. 4.2. ovog Ugovora.

*\*Opcija: 7.4.a. Korisnik veza može u roku od 15 dana od objave novih Općih uvjeta i Cjenika usluga izjaviti da pristaje da se na Ugovor odmah primjenjuju izmijenjeni Opći uvjeti i Cjenik usluga.*

7.5. Pravilnik o redu u luci i Plan za prihvat i rukovanje otpadom s plovnih objekata imaju narav upravnih akata koje Marina donosi temeljem zakonskih javnih ovlasti. Stoga je Korisnik veza upoznat s mogućnošću jednostrane izmjene ovih akata, te ga oni obvezuju trenutkom njihove objave. Navedeni akti objavljuju se na mrežnim stranicama Marine, a mogu se dobiti na uvid i na drugi uobičajeni način, primjerice, elektronskom poštom, uvidom u sjedištu Marine, uručivanjem pisanog primjerka i slično. Međutim, ako takva izmjena ovih akata prouzroči znatne dodatne obveze ili troškove na teret Korisnika veza, on je slobodan jednostrano otkazati Ugovor o vezu uz otkazni rok od 30 dana te u tom slučaju ne podliježe eventualnoj obvezi plaćanja ugovorne kazne, penala, naknade za prijevremeni otkaz ugovora ili sličnoj nepovoljnoj ugovornoj posljedici.

## Članak 8.

### Ugovorene opcije

Ugovaraju se sljedeće opcije predviđene Općim uvjetima ugovora o stalnom vezu:

- Kl. 10.            Opcija (1 ili 2?)
- Kl. 21.5.        Opcija 1    da    ne

## Članak 9.

### Mjerodavno pravo i sudska nadležnost

9.1. Na ovaj Ugovor se primjenjuje hrvatsko pravo.

9.2.

*Opcija 1:* Sve sporove iz ovog Ugovora strane će nastojati riješiti mirnim putem, a ako to ne uspiju ugovara se nadležnost Trgovačkog suda u .....

*Opcija 2:* Svi sporovi koji proizlaze iz ovog Ugovora, uključujući i sporove koji se odnose na pitanja njegova valjanog nastanka, povrede ili prestanka, kao i na pravne učinke koji iz toga proistječu pokušat će se riješiti mirenjem pri Centru za mirenje Hrvatske gospodarske komore.

Ako ti sporovi ne budu riješeni mirenjem u roku od [30] dana nakon podnošenja prijedloga za pokretanje postupka mirenja ili u drugom roku o kojem se ugovorne strane dogovore, oni će se konačno riješiti arbitražnim postupkom u skladu s Pravilnikom o arbitraži pri Stalnom arbitražnom sudištu Hrvatske gospodarske komore (Zagrebačkim pravilima).

*Opcija 3:* Svi sporovi koji proizlaze iz ovog Ugovora, uključujući i sporove koji se odnose na pitanja njegova valjanog nastanka, povrede ili prestanka, kao i na pravne učinke koji iz toga proistječu pokušat će se riješiti mirenjem pri Centru za mirenje Hrvatske gospodarske komore.

Ako ti sporovi ne budu riješeni mirenjem u roku od [30] dana nakon podnošenja prijedloga za pokretanje postupka mirenja ili u drugom roku o kojem se stranke dogovore, rješavat će se pred nadležnim Trgovačkim sudom u.....

*Opcija 4:* Svi sporovi koji proizlaze iz ovog Ugovora, uključujući i sporove koji se odnose na pitanja njegova valjanog nastanka, povrede ili prestanka, kao i na pravne učinke koji iz toga proistječu konačno će se riješiti arbitražnim postupkom u skladu s Pravilnikom o arbitraži pri Stalnom arbitražnom sudištu Hrvatske gospodarske komore (Zagrebačkim pravilima).

**Članak 10.**

**Stupanje na snagu**

(01 OUSV, kl. 19.)

Ovaj Ugovor stupa na snagu u trenutku kada ga je Korisnik veza potpisao, čime potvrđuje da je u cijelosti razumio sadržaj Ugovora i njegovih sastavnih dijelova te da slobodne volje prihvaća sva prava i obveze koje iz njega proizlaze.

Mjesto (adresa Marine), datum.....

Korisnik veza

Marina



**UGOVOR O STALNOM VEZU BR. ....**  
**USV 01 - Model II: najam + nadzor za sve osim čartera**

**Članak 1.**

**Ugovorne strane**

(01 OUSV, kl. 1.)

1.1. **Marina .....**, adresa, OIB (u daljnjem tekstu: Marina)

1.2. **Korisnik veza**

Ime i prezime / naziv pravne osobe:

OIB:

Adresa prebivališta / sjedišta:

Država:

Broj putovnice / osobne iskaznice:

Telefon 1:

Telefon 2:

Email 1:

Email 2:

**Zastupan po**

Ime i prezime:

OIB:

Adresa prebivališta / sjedišta:

Država:

Broj putovnice / osobne iskaznice:

Telefon 1:

Telefon 2:

E-mail 1:

E-mail 2:

**Upisani vlasnik plovila**

Ime i prezime / naziv pravne osobe:

OIB:

Adresa prebivališta / sjedišta:

Država:

**Hipotekarni vjerovnik**

Naziv pravne osobe:

Adresa poslovnog sjedišta:

Država:

## Članak 2.

### Plovilo

(01 OUSV, kl. 2.)

Ime:	Registarska oznaka:	Zastava:	
Tip:	Brodogradilište / model:	Materijal:	
Duljina:	Širina:	Težina:	Gaz:
Godina gradnje:			
Pogonski stroj(evi) - vrsta / proizvođač / snaga:			
Namjena plovila:			
Osiguranje:			
Osiguratelj:		Razdoblje osiguranja:	
Osigurana vrijednost za trup, stroj i opremu (kasko):			
Limit osiguranja odgovornosti prema trećima:			

## Članak 3.

### Vez

(01 OUSV, kl. 3.)

Mjesto za vez broj:	Na gatu broj:
Duljina:	Širina:

## Članak 4.

### Razdoblje ugovora

4.1. Ugovor se sklapa za razdoblje od.... do.....

4.2. Strane su suglasne da se istekom ugovorenog razdoblja Ugovor prešutno obnavlja na sljedeće ugovorno razdoblje od godinu dana, ako ni jedna strana u roku od..... dana prije isteka ugovorenog razdoblja pisanim putem ne obavijesti drugu stranu da ne želi obnoviti Ugovor.

4.3. Prešutna obnova ovog Ugovora podrazumijeva primjenu jednakih uvjeta ugovora, izuzev promjena navedenih pod čl. 8.4. i 8.5. (izmjena Marininih Općih uvjeta, Cjenika i Pravilnika).

### **Članak 5.**

#### **Naknada za vez**

(01 OUSV, kl. 13., 21.4.)

5.1. Iznos za ugovoreno razdoblje: .....

5.2. U slučaju obnove Ugovora sukladno čl. 4.2. utvrđuje se naknada za vez za sljedeće ugovorno razdoblje prema Cjeniku usluga važećem u vrijeme obnove Ugovora.

5.3. Dospijeće i način plaćanja: .....

### **Članak 6.**

#### **Ugovorene usluge**

- Ustupanje mjesta za vez
- Nadziranje plovila na vezu
- Uporaba brodskih ležaljki i podmetača te ostale opreme za suhi vez
- Polog ključeva plovila na recepciji Marine

### **Članak 7.**

#### **Ključevi, isprave Plovila, popis inventara**

(01 OUSV, kl. 6.8., 11.3., 11.4., 15.4.)

Ugovara se:

- predaja ključeva Plovila  Da  Ne
- predaja isprava Plovila  Da  Ne
- sastavljanje i predaja popisa inventara i opreme Plovila  Da  Ne

## Članak 8.

### Sastavni dijelovi Ugovora

8.1. Sastavni dio ovog Ugovora čine:

- Opći uvjeti ugovora o stalnom vezu 01 OUSV uz isključenje klauzula 7. i 15.5.
- Pravilnik o redu u luci
- Plan za prihvat i rukovanje otpadom s plovnih objekata
- Cjenik usluga
- Protokoli Marine iz kl. 14. Općih uvjeta ugovora o stalnom vezu

8.2. Akti koji čine sastavni dio Ugovora objavljeni su na mrežnim stranicama Marine, a mogu se dobiti na uvid i na drugi uobičajeni način, primjerice, elektronskom poštom, uvidom u sjedištu Marine, uručivanjem pisanog primjerka i slično.

8.3. Korisnik veza potpisom ovog Ugovora potvrđuje da je upoznat sa sadržajem svih navedenih akata koji čine sastavni dio ovog Ugovora.

8.4. Marina je ovlaštena jednostrano izmijeniti Opće uvjete i Cjenik usluga, a o tome je dužna obavijestiti Korisnika veza. Na Ugovor o vezu do isteka tekućeg ugovornog razdoblja primjenjuju se Opći uvjeti i Cjenik usluga koji su bili na snazi u vrijeme sklapanja odnosno obnove Ugovora. U slučaju prešutnog obnavljanja Ugovora za novo ugovorno razdoblje vrijede Opći uvjeti i Cjenik usluga koji su na snazi u trenutku prešutne obnove, pod uvjetom da je Korisnik veza o njima obaviješten najmanje 30 dana prije isteka roka iz čl. 4.2. ovog Ugovora.

*\*Opcija: 8.4.a. Korisnik veza može u roku od 15 dana od objave novih Općih uvjeta i Cjenika usluga izjaviti da pristaje da se na Ugovor odmah primjenjuju izmijenjeni Opći uvjeti i Cjenik usluga.*

8.5. Pravilnik o redu u luci i Plan za prihvat i rukovanje otpadom s plovnih objekata imaju narav upravnih akata koje Marina donosi temeljem zakonskih javnih ovlasti. Stoga je Korisnik veza upoznat s mogućnošću jednostrane izmjene ovih akata, te ga oni obvezuju trenutkom njihove objave. Navedeni akti objavljuju se na mrežnim stranicama Marine, a mogu se dobiti na uvid i na drugi uobičajeni način, primjerice, elektronskom poštom, uvidom u sjedištu Marine, uručivanjem pisanog primjerka i slično. Međutim, ako takva izmjena ovih akata prouzroči

znatne dodatne obveze ili troškove na teret Korisnika veza, on je slobodan jednostrano otkazati Ugovor o vezu uz otkazni rok od 30 dana te u tom slučaju ne podliježe eventualnoj obvezi plaćanja ugovorne kazne, penala, naknade za prijevremeni otkaz ugovora ili sličnoj nepovoljnoj ugovornoj posljedici.

## **Članak 9.**

### **Ugovorene opcije**

Ugovaraju se sljedeće opcije predviđene Općim uvjetima ugovora o stalnom vezu:

- Kl. 6.8.            Opcija *(1, 2 ili 3?)*
- Kl. 10.            Opcija *(1 ili 2?)*
- Kl. 21.5.          Opcija 1    da    ne

## **Članak 10.**

### **Mjerodavno pravo i sudska nadležnost**

10.1. Na ovaj Ugovor se primjenjuje hrvatsko pravo.

10.2.

*Opcija 1:* Sve sporove iz ovog Ugovora strane će nastojati riješiti mirnim putem, a ako to ne uspiju ugovara se nadležnost Trgovačkog suda u .....

*Opcija 2:* Svi sporovi koji proizlaze iz ovog Ugovora, uključujući i sporove koji se odnose na pitanja njegova valjanog nastanka, povrede ili prestanka, kao i na pravne učinke koji iz toga proistječu pokušat će se riješiti mirenjem pri Centru za mirenje Hrvatske gospodarske komore.

Ako ti sporovi ne budu riješeni mirenjem u roku od [30] dana nakon podnošenja prijedloga za pokretanje postupka mirenja ili u drugom roku o kojem se ugovorne strane dogovore, oni će se konačno riješiti arbitražnim postupkom u skladu s Pravilnikom o arbitraži pri Stalnom arbitražnom sudištu Hrvatske gospodarske komore (Zagrebačkim pravilima).

*Opcija 3:* Svi sporovi koji proizlaze iz ovog Ugovora, uključujući i sporove koji se odnose na pitanja njegova valjanog nastanka, povrede ili prestanka, kao i na

pravne učinke koji iz toga proistječu pokušat će se riješiti mirenjem pri Centru za mirenje Hrvatske gospodarske komore.

Ako ti sporovi ne budu riješeni mirenjem u roku od [30] dana nakon podnošenja prijedloga za pokretanje postupka mirenja ili u drugom roku o kojem se stranke dogovore, rješavat će se pred nadležnim Trgovačkim sudom u.....

*Opcija 4:* Svi sporovi koji proizlaze iz ovog Ugovora, uključujući i sporove koji se odnose na pitanja njegova valjanog nastanka, povrede ili prestanka, kao i na pravne učinke koji iz toga proistječu konačno će se riješiti arbitražnim postupkom u skladu s Pravilnikom o arbitraži pri Stalnom arbitražnom sudištu Hrvatske gospodarske komore (Zagrebačkim pravilima).

### **Članak 11.**

#### **Stupanje na snagu**

(01 OUSV, kl. 19.)

Ovaj Ugovor stupa na snagu u trenutku kada ga je Korisnik veza potpisao, čime potvrđuje da je u cijelosti razumio sadržaj Ugovora i njegovih sastavnih dijelova te da slobodne volje prihvaća sva prava i obveze koje iz njega proizlaze.

Mjesto (adresa Marine), datum.....

Korisnik veza

Marina

**UGOVOR O STALNOM VEZU BR. ....**  
**USV 01 - Model III: najam + nadzor + dodatne usluge**  
**i radovi za sve osim čartera**

**Članak 1.**

**Ugovorne strane**

(01 OUSV, kl. 1.)

1.1. **Marina** ....., adresa, OIB (u daljnjem tekstu: Marina)

1.2. **Korisnik veza**

Ime i prezime / naziv pravne osobe:

OIB:

Adresa prebivališta / sjedišta:

Država:

Broj putovnice / osobne iskaznice:

Telefon 1:                      Telefon 2:

Email 1:                      Email 2:

**Zastupan po**

Ime i prezime:

Adresa prebivališta / sjedišta:

Država:

Broj putovnice / osobne iskaznice:

Telefon 1:                      Telefon 2:

E-mail 1:                      E-mail 2:

**Upisani vlasnik plovila**

Ime i prezime / naziv pravne osobe:

OIB:

Adresa prebivališta / sjedišta:

Država:

**Hipotekarni vjerovnik**

Naziv pravne osobe:

Adresa poslovnog sjedišta:

Država:

## **Članak 2.**

### **Plovilo**

(01 OUSV, kl. 2.)

Ime:                      Registaraska oznaka:                      Zastava:  
Tip:                      Brodogradilište / model:                      Materijal:  
Duljina:                      Širina:                      Težina:                      Gaz:  
Godina gradnje:  
Pogonski stroj(evi) - vrsta / proizvođač / snaga:  
Namjena plovila:  
Osiguranje:  
    Osiguratelj:                      Razdoblje osiguranja:  
    Osigurana vrijednost za trup, stroj i opremu (kasko):  
    Limit osiguranja odgovornosti prema trećima:

## **Članak 3.**

### **Vez**

(01 OUSV, kl. 3.)

Mjesto za vez broj:                      Na gatu broj:  
Duljina:                      Širina:

## **Članak 4.**

### **Razdoblje ugovora**

4.1. Ugovor se sklapa za razdoblje od.... do.....

4.2. Strane su suglasne da se istekom ugovorenog razdoblja Ugovor prešutno obnavlja na sljedeće ugovorno razdoblje od godinu dana, ako ni jedna strana u roku od..... dana prije isteka ugovorenog razdoblja pisanim putem ne obavijesti drugu stranu da ne želi obnoviti Ugovor.

4.3. Prešutna obnova ovog Ugovora podrazumijeva primjenu jednakih uvjeta ugovora, izuzev promjena navedenih pod čl. 8.4. i 8.5. (izmjena Marininih Općih uvjeta, Cjenika i Pravilnika). Opseg ugovorenih usluga Marine prilikom prešutne obnove Ugovora jednak je onome iz čl. 6.1., a eventualne naknadno ugovorene dodatne usluge i radovi iz prethodnog razdoblja ne obnavljaju se.



## Članak 5.

### Naknada za vez

(01 OUSV, kl. 13., 21.4.)

5.1. Iznos za ugovoreno razdoblje: .....

5.2. U slučaju obnove Ugovora sukladno čl. 4.2. utvrđuje se naknada za vez za sljedeće ugovorno razdoblje prema Cjeniku usluga važećem u vrijeme obnove Ugovora.

5.3. Dospijeće i način plaćanja: .....

## Članak 6.

### Ugovorene usluge

6.1.  Ustupanje mjesta za vez

Nadziranje plovila na vezu

Dodatne usluge i radovi

Izbacivanje oborinskih voda iz plovila

Provjetravanje unutrašnjosti plovila

Kontrola kaljuže

Pokrivanje plovila ceradom (vlasništvo Korisnika veza)

Punjenje baterija

Čišćenje unutrašnjosti

Pranje trupa

Pranje podvodnog dijela trupa plovila visokotlačnom pumpom

Uporaba dizalice / travel lifta

Uporaba brodskih ležaljki i podmetača te ostale opreme za suhi vez

Polog ključeva plovila na recepciji Marine

Ostalo

---

---

---

6.2. Ovaj Ugovor primjenjuje se i na dodatne usluge i radove iz djelokruga Marine koji su naknadno ugovoreni za vrijeme trajanja ovog Ugovora. Naknada za te usluge i radove obračunava se po Cjeniku usluga važećem u vrijeme kad je usluga ugovorena, a dospijeva na plaćanje odmah po izvršenoj usluzi.

### **Članak 7.**

#### **Ključevi, isprave Plovila, popis inventara**

(01 OUSV, kl. 6.8., 11.3., 11.4., 15.4.)

Ugovara se:

- predaja ključeva Plovila  Da  Ne
- predaja isprava Plovila  Da  Ne
- sastavljanje i predaja popisa inventara i opreme Plovila  Da  Ne

### **Članak 8.**

#### **Sastavni dijelovi Ugovora**

8.1. Sastavni dio ovog Ugovora čine:

- Opći uvjeti ugovora o stalnom vezu 01 OUSV
- Pravilnik o redu u luci
- Plan za prihvat i rukovanje otpadom s plovnih objekata
- Cjenik usluga
- Protokoli Marine iz kl. 14. Općih uvjeta ugovora o stalnom vezu

8.2. Akti koji čine sastavni dio Ugovora objavljeni su na mrežnim stranicama Marine, a mogu se dobiti na uvid i na drugi uobičajeni način, primjerice, elektronskom poštom, uvidom u sjedištu Marine, uručivanjem pisanog primjerka i slično.

8.3. Korisnik veza potpisom ovog Ugovora potvrđuje da je upoznat sa sadržajem svih navedenih akata koji čine sastavni dio ovog Ugovora.

8.4. Marina je ovlaštena jednostrano izmijeniti Opće uvjete i Cjenik usluga, a o tome je dužna obavijestiti Korisnika veza. Na Ugovor o vezu do isteka tekućeg ugovornog razdoblja primjenjuju se Opći uvjeti i Cjenik usluga koji su bili na snazi u vrijeme sklapanja odnosno obnove Ugovora. U slučaju prešutnog obnavljanja

Ugovora za novo ugovorno razdoblje vrijede Opći uvjeti i Cjenik usluga koji su na snazi u trenutku prešutne obnove, pod uvjetom da je Korisnik veza o njima obaviješten najmanje 30 dana prije isteka roka iz čl. 4.2. ovog Ugovora.

*\*Opcija: 8.4.a. Korisnik veza može u roku od 15 dana od objave novih Općih uvjeta i Cjenika usluga izjaviti da pristaje da se na Ugovor odmah primjenjuju izmijenjeni Opći uvjeti i Cjenik usluga.*

8.5. Pravilnik o redu u luci i Plan za prihvata i rukovanje otpadom s plovniha objekata imaju narav upravnih akata koje Marina donosi temeljem zakonskih javnih ovlasti. Stoga je Korisnik veza upoznat s mogućnošću jednostrane izmjene ovih akata, te ga oni obvezuju trenutkom njihove objave. Navedeni akti objavljuju se na mrežnim stranicama Marine, a mogu se dobiti na uvid i na drugi uobičajeni način, primjerice, elektronskom poštom, uvidom u sjedištu Marine, uručivanjem pisanog primjerka i slično. Međutim, ako takva izmjena ovih akata prouzroči znatne dodatne obveze ili troškove na teret Korisnika veza, on je slobodan jednostrano otkazati Ugovor o vezu uz otkazni rok od 30 dana te u tom slučaju ne podliježe eventualnoj obvezi plaćanja ugovorne kazne, penala, naknade za prijevremeni otkaz ugovora ili sličnoj nepovoljnoj ugovornoj posljedici.

## Članak 9.

### Ugovorene opcije

Ugovaraju se sljedeće opcije predviđene Općim uvjetima ugovora o stalnom vezu:

- Kl. 6.8. Opcija (1, 2 ili 3?)
- Kl. 10. Opcija (1 ili 2?)
- Kl. 21.5. Opcija 1  da  ne

## Članak 10.

### Mjerodavno pravo i sudska nadležnost

10.1. Na ovaj Ugovor se primjenjuje hrvatsko pravo.

10.2.

*Opcija 1: Sve sporove iz ovog Ugovora strane će nastojati riješiti mirnim putem, a ako to ne uspiju ugovara se nadležnost Trgovačkog suda u .....*

*Opcija 2:* Svi sporovi koji proizlaze iz ovog Ugovora, uključujući i sporove koji se odnose na pitanja njegova valjanog nastanka, povrede ili prestanka, kao i na pravne učinke koji iz toga proistječu pokušat će se riješiti mirenjem pri Centru za mirenje Hrvatske gospodarske komore.

Ako ti sporovi ne budu riješeni mirenjem u roku od [30] dana nakon podnošenja prijedloga za pokretanje postupka mirenja ili u drugom roku o kojem se ugovorne strane dogovore, oni će se konačno riješiti arbitražnim postupkom u skladu s Pravilnikom o arbitraži pri Stalnom arbitražnom sudištu Hrvatske gospodarske komore (Zagrebačkim pravilima).

*Opcija 3:* Svi sporovi koji proizlaze iz ovog Ugovora, uključujući i sporove koji se odnose na pitanja njegova valjanog nastanka, povrede ili prestanka, kao i na pravne učinke koji iz toga proistječu pokušat će se riješiti mirenjem pri Centru za mirenje Hrvatske gospodarske komore.

Ako ti sporovi ne budu riješeni mirenjem u roku od [30] dana nakon podnošenja prijedloga za pokretanje postupka mirenja ili u drugom roku o kojem se stranke dogovore, rješavat će se pred nadležnim Trgovačkim sudom u.....

*Opcija 4:* Svi sporovi koji proizlaze iz ovog Ugovora, uključujući i sporove koji se odnose na pitanja njegova valjanog nastanka, povrede ili prestanka, kao i na pravne učinke koji iz toga proistječu konačno će se riješiti arbitražnim postupkom u skladu s Pravilnikom o arbitraži pri Stalnom arbitražnom sudištu Hrvatske gospodarske komore (Zagrebačkim pravilima).

## **Članak 11.**

### **Stupanje na snagu**

(01 OUSV, kl. 19.)

Ovaj Ugovor stupa na snagu u trenutku kada ga je Korisnik veza potpisao, čime potvrđuje da je u cijelosti razumio sadržaj Ugovora i njegovih sastavnih dijelova te da slobodne volje prihvaća sva prava i obveze koje iz njega proizlaze.

Mjesto (adresa Marine), datum.....

Korisnik veza

Marina

## **UGOVOR O STALNOM VEZU BR. ....**

### **USV 01 - Model IV: najam + dodatne usluge i radovi**

**za sve osim čartera**

#### **Članak 1.**

**Ugovorne strane**

(01 OUSV, kl. 1.)

1.1. **Marina .....**, adresa, OIB (u daljnjem tekstu: Marina)

1.2. **Korisnik veza**

Ime i prezime / naziv pravne osobe:

OIB:

Adresa prebivališta / sjedišta:

Država:

Broj putovnice / osobne iskaznice:

Telefon 1:

Telefon 2:

Email 1:

Email 2:

#### **Zastupan po**

Ime i prezime:

OIB:

Adresa prebivališta / sjedišta:

Država:

Broj putovnice / osobne iskaznice:

Telefon 1:

Telefon 2:

E-mail 1:

E-mail 2:

#### **Upisani vlasnik plovila**

Ime i prezime / naziv pravne osobe:

OIB:

Adresa prebivališta / sjedišta:

Država:

#### **Hipotekarni vjerovnik**

Naziv pravne osobe:

Adresa poslovnog sjedišta:

Država:

## Članak 2.

### Plovilo

(01 OUSV, kl. 2.)

Ime:                      Regstarska oznaka:                      Zastava:  
Tip:                      Brodogradilište / model:                      Materijal:  
Duljina:              Širina:                      Težina:                      Gaz:  
Godina gradnje:  
Pogonski stroj(evi) - vrsta / proizvođač / snaga:  
Namjena plovila:  
Osiguranje:  
    Osiguratelj:                      Razdoblje osiguranja:  
    Osigurana vrijednost za trup, stroj i opremu (kasko):  
    Limit osiguranja odgovornosti prema trećima:

## Članak 3.

### Vez

(01 OUSV, kl. 3.)

Mjesto za vez broj:                      Na gatu broj:  
Duljina:                      Širina:

## Članak 4.

### Razdoblje ugovora

4.1. Ugovor se sklapa za razdoblje od.... do.....

4.2. Strane su suglasne da se istekom ugovorenog razdoblja Ugovor prešutno obnavlja na sljedeće ugovorno razdoblje od godinu dana, ako ni jedna strana u roku od..... dana prije isteka ugovorenog razdoblja pisanim putem ne obavijesti drugu stranu da ne želi obnoviti Ugovor.

4.3. Prešutna obnova ovog Ugovora podrazumijeva primjenu jednakih uvjeta ugovora, izuzev promjena navedenih pod čl. 7.4. i 7.5. (izmjena Marininih Općih uvjeta, Cjenika i Pravilnika). Opseg ugovorenih usluga Marine prilikom prešutne obnove Ugovora jednak je onome iz čl. 6.1., a eventualne naknadno ugovorene dodatne usluge i radovi iz prethodnog razdoblja ne obnavljaju se.

## Članak 5.

### Naknada za vez

(01 OUSV, kl. 13., 21.4.)

5.1. Iznos za ugovoreno razdoblje: .....

5.2. U slučaju obnove Ugovora sukladno čl. 4.2. utvrđuje se naknada za vez za sljedeće ugovorno razdoblje prema Cjeniku usluga važećem u vrijeme obnove Ugovora.

5.3. Dospijeće i način plaćanja: .....

## Članak 6.

### Ugovorene usluge

6.1.  Ustupanje mjesta za vez

Dodatne usluge i radovi

- Izbacivanje oborinskih voda iz plovila
- Provjetravanje unutrašnjosti plovila
- Kontrola kaljuže
- Pokrivanje plovila ceradom (vlasništvo Korisnika veza).
- Punjenje baterija
- Čišćenje unutrašnjosti
- Pranje trupa
- Pranje podvodnog dijela trupa plovila visokotlačnom pumpom
- Uporaba dizalice / travel lifta
- Uporaba brodskih ležaljki i podmetača te ostale opreme za suhi vez
- Polog ključeva plovila na recepciji Marine
- Ostalo

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

6.2. Ovaj Ugovor primjenjuje se i na dodatne usluge i radove iz djelokruga Marine koje su naknadno ugovorene za vrijeme trajanja ovog Ugovora. Naknada za te usluge obračunava se po Cjeniku usluga važećem u vrijeme kad je usluga ugovorena, aospijeva na plaćanje odmah po izvršenoj usluzi.

## Članak 7. Sastavni dijelovi Ugovora

7.1. Sastavni dio ovog Ugovora čine:

- Opći uvjeti ugovora o stalnom vezu 01 OUSV, uz isključenje klauzula 6., 11.4., 15.3., 15.4., 21.2.
- Pravilnik o redu u luci
- Plan za prihvat i rukovanje otpadom s plovnih objekata
- Cjenik usluga
- Protokoli Marine iz kl. 14. Općih uvjeta ugovora o stalnom vezu.

7.2. Akti koji čine sastavni dio Ugovora objavljeni su na mrežnim stranicama Marine, a mogu se dobiti na uvid i na drugi uobičajeni način, primjerice, elektronskom poštom, uvidom u sjedištu Marine, uručivanjem pisanog primjerka i slično.

7.3. Korisnik veza potpisom ovog Ugovora potvrđuje da je upoznat sa sadržajem svih navedenih akata koji čine sastavni dio ovog Ugovora.

7.4. Marina je ovlaštena jednostrano izmijeniti Opće uvjete i Cjenik usluga, a o tome je dužna obavijestiti Korisnika veza. Na Ugovor o vezu do isteka tekućeg ugovornog razdoblja primjenjuju se Opći uvjeti i Cjenik usluga koji su bili na snazi u vrijeme sklapanja odnosno obnove Ugovora. U slučaju prešutnog obnavljanja Ugovora za novo ugovorno razdoblje vrijede Opći uvjeti i Cjenik usluga koji su na snazi u trenutku prešutne obnove, pod uvjetom da je Korisnik veza o njima obaviješten najmanje 30 dana prije isteka roka iz čl. 4.2. ovog Ugovora.

*\*Opcija: 7.4.a. Korisnik veza može u roku od 15 dana od objave novih Općih uvjeta i Cjenika usluga izjaviti da pristaje da se na Ugovor odmah primjenjuju izmijenjeni Opći uvjeti i Cjenik usluga.*

7.5. Pravilnik o redu u luci i Plan za prihvat i rukovanje otpadom s plovnih objekata imaju narav upravnih akata koje Marina donosi temeljem zakonskih javnih ovlasti. Stoga je Korisnik veza upoznat s mogućnošću jednostrane izmjene ovih akata, te ga oni obvezuju trenutkom njihove objave. Navedeni akti objavljuju se na mrežnim stranicama Marine, a mogu se dobiti na uvid i na drugi uobičajeni način, primjerice, elektronskom poštom, uvidom u sjedištu Marine, uručivanjem pisanog primjerka i slično. Međutim, ako takva izmjena ovih akata prouzroči znatne dodatne obveze ili troškove na teret Korisnika veza, on je slobodan jednostrano otkazati Ugovor o vezu uz otkazni rok od 30 dana te u tom slučaju



ne podliježe eventualnoj obvezi plaćanja ugovorne kazne, penala, naknade za prijevremeni otkaz ugovora ili sličnoj nepovoljnoj ugovornoj posljedici.

## **Članak 8.** **Ugovorene opcije**

Ugovaraju se sljedeće opcije predviđene Općim uvjetima ugovora o stalnom vezu:

- Kl. 10.            Opcija (1 ili 2?)
- Kl. 21.5.        Opcija 1    da    ne

## **Članak 9.** **Mjerodavno pravo i sudska nadležnost**

9.1. Na ovaj Ugovor se primjenjuje hrvatsko pravo.

9.2.

*Opcija 1:* Sve sporove iz ovog Ugovora strane će nastojati riješiti mirnim putem, a ako to ne uspiju ugovara se nadležnost Trgovačkog suda u .....

*Opcija 2:* Svi sporovi koji proizlaze iz ovog Ugovora, uključujući i sporove koji se odnose na pitanja njegova valjanog nastanka, povrede ili prestanka, kao i na pravne učinke koji iz toga proistječu pokušat će se riješiti mirenjem pri Centru za mirenje Hrvatske gospodarske komore.

Ako ti sporovi ne budu riješeni mirenjem u roku od [30] dana nakon podnošenja prijedloga za pokretanje postupka mirenja ili u drugom roku o kojem se ugovorne strane dogovore, oni će se konačno riješiti arbitražnim postupkom u skladu s Pravilnikom o arbitraži pri Stalnom arbitražnom sudištu Hrvatske gospodarske komore (Zagrebačkim pravilima).

*Opcija 3:* Svi sporovi koji proizlaze iz ovog Ugovora, uključujući i sporove koji se odnose na pitanja njegova valjanog nastanka, povrede ili prestanka, kao i na pravne učinke koji iz toga proistječu pokušat će se riješiti mirenjem pri Centru za mirenje Hrvatske gospodarske komore.

Ako ti sporovi ne budu riješeni mirenjem u roku od [30] dana nakon podnošenja prijedloga za pokretanje postupka mirenja ili u drugom roku o kojem se stranke dogovore, rješavat će se pred nadležnim Trgovačkim sudom u..... .

*Opcija 4:* Svi sporovi koji proizlaze iz ovog Ugovora, uključujući i sporove koji se odnose na pitanja njegova valjanog nastanka, povrede ili prestanka, kao i na pravne učinke koji iz toga proistječu konačno će se riješiti arbitražnim postupkom u skladu s Pravilnikom o arbitraži pri Stalnom arbitražnom sudištu Hrvatske gospodarske komore (Zagrebačkim pravilima).

### **Članak 10.**

#### **Stupanje na snagu**

(01 OUSV, kl. 19.)

Ovaj Ugovor stupa na snagu u trenutku kada ga je Korisnik veza potpisao, čime potvrđuje da je u cijelosti razumio sadržaj Ugovora i njegovih sastavnih dijelova te da slobodne volje prihvaća sva prava i obveze koje iz njega proizlaze.

Mjesto (adresa Marine), datum.....

Korisnik veza

Marina

## OPĆI UVJETI UGOVORA O TRANZITNOM VEZU U MARINI

### 02 OUTV - za sve

1. **Korisnik veza** je osoba koja s Marinom sklapa ugovor o vezu.

2. **Plovilo.** Plovilo je brod, brodica ili jahta za koju Marina na zahtjev Korisnika veza dodjeljuje vez.

3. **Vež.** Marina određuje mjesto za vež sukladno Pravilniku o redu u luci i svom planu vezova.

3.1. Vež podrazumijeva dio mora prikladan za smještaj plovila te odgovarajuću lučku infrastrukturu, naprave i opremu potrebnu za sigurno vezivanje (primjerice, sidreni blok, lanac, *mooring*-konope, bitve itd.) te u pravilu i opskrbu Plovila svježom vodom i električnom energijom.

3.2. Marina može u bilo kojem trenutku bez pitanja ili odobrenja Korisnika veza premjestiti Plovilo na drugi odgovarajući vež unutar Marine. O navedenoj promjeni Marina će obavijestiti Korisnika veza ako do premještanja dođe za vrijeme njegove odsutnosti.

3.3. Za vrijeme prijavljenog izbjivanja Plovila s veza sukladno klauzuli 12.2., Marina može isto mjesto za vež privremeno ustupiti za smještaj drugog plovila.

4. **Naknada za vež.** Naknada za vež je cijena koju Korisnik veza plaća za usluge Marine pružene temeljem ugovora o vezu.

4.1. Iznos naknade za vež utvrđuje se prema Cjeniku usluga Marine.

#### *Obveze Marine*

### 5. Ustupanje i održavanje veza.

5.1. Marina se obvezuje Korisniku veza ustupiti mjesto za siguran vež te održavati vež u sigurnom i ispravnom stanju, održavati uredno i u dobrom stanju luku, građevinske objekte u luci, lučku infrastrukturu i lučku opremu te sigurnost i red u luci, uključujući sustav prihvata i rukovanja otpadom s plovila, protupožarne zaštite, sigurnosne zaštite i video nadzora lučkih objekata, gatova i druge imovine Marine.

5.2. Usluga ustupanja mjesta za vež u pravilu uključuje i opskrbu Plovila električnom energijom prema mogućnostima mreže i svježom vodom za uobičajene potrebe Plovila, uporabu sanitarnih čvorova, radio službu i službu informiranja o hidrometeorološkoj prognozi.

### *Obveze Korisnika veza*

#### **6. Uporaba veza prema ugovoru i namjeni.**

6.1. Korisnik veza dužan je vez rabiti pažnjom dobrog domaćina, poštivati sve pozitivne propise o plovidbi, zaštiti okoliša i održavanju reda u luci te odredbe Marininog Pravilnika o redu u luci i Plana za prihvatanje i rukovanje otpadom s plovinskih objekata. Korisnik veza jamči da posjeduje sve propisane isprave Plovila te da Plovilom upravlja osoba koja je za to osposobljena i ovlaštena.

6.2. Korisnik veza obavezan je privez Plovila izvesti stručno i pravilno. Plovilo mora biti privezano na sigurnom odstojanju od gata i s postavljenim bokobranima na bokovima i krmi Plovila, a Korisnik veza je dužan osigurati i održavati krmene – stražnje konopce za privez Plovila na gat i bokobrane.

6.3. Korisnik veza obavezan je kod pristajanja i isplovljavanja postupati po uputama Marine, ako su takve upute izdane. Korisnik veza u svakom slučaju, pa i kad postupa po uputama Marine, snosi svu odgovornost za upravljanje Plovilom.

6.4. Korisnik veza ne smije vršiti preinake ili dorade na opremi i instalacijama Marine.

6.5. Korisnik veza ne smije rabiti ili koristiti u komercijalne svrhe bilo koji dio luke, objekata, plovila ili vozila koja se nalaze u Marini, osim ako za takvu vrstu aktivnosti ne postoji poseban ugovor između Marine i Korisnika veza.

6.6. Korisnik veza ne smije naplatno ni besplatno vez prepustiti trećoj osobi na uporabu.

#### **7. Održavanje i opremanje Plovila.**

7.1. Za sve vrijeme trajanja ugovora Plovilo i njegova oprema moraju biti održavani u dobrom i ispravnom stanju sposobnosti za plovidbu, Plovilo mora biti opremljeno odgovarajućim konopima za privez i bokobranima;

7.2. Plovilo mora biti opremljeno protupožarnim sredstvima koja će efikasno djelovati na samo Plovilo, s tim da Plovilo mora imati barem jedan sustav za automatsko gašenje požara u motornom prostoru, a Marina može tražiti dodatna protupožarna sredstva ako smatra da postojeća nisu dovoljna;

7.3. U kaljuži Plovila mora biti eko-spužva ili slična naprava koja prikuplja onečišćenja koja sustavom pražnjenja kaljuže mogu dospjeti neposredno u more;

7.4. Plovilo mora biti opremljeno ispravnim i standardiziranim:

- vodovodnim priključkom i crijevom
- kabelom i priključkom za spajanje na energetske ormarić.

7.5. Za obavljanje radova na Plovilu Korisnik veza mora dati na uvid svu potrebnu tehničku dokumentaciju, upozoriti Marinu na opremu na podvodnom dijelu trupa i dati točne podatke o njezinu položaju, posebice kod dizanja Plovila.

7.6. Prije svakog napuštanja Plovila Korisnik veza mora isključiti i odspojiti sve električne kablove i vodovodne priključke; u protivnom, Marina može sama isključiti priključke bez prethodne obavijesti.

7.7. Sva pokretna oprema i inventar Plovila te osobne stvari posade i osoba koje na njemu borave moraju se držati zaključani u zatvorenom prostoru Plovila.

7.8. Marina je ovlaštena odbiti zahtjev za dodjelu veza za neodržavano i neopremljeno plovilo.

## **8. Obavljanje radova u Marini.**

Servis i ostali radovi koji se odnose na održavanje ili popravak Plovila moraju se obavljati isključivo u za to određenom prostoru u Marini i u skladu s Pravilnikom o redu u luci i Planom prihvata i rukovanja otpadom s plovila. Korisnik veza ne smije bez odobrenja Marine na prostoru Marine za navedene poslove angažirati pravne ili fizičke osobe koje nemaju ugovor o poslovnoj suradnji s Marinom. Korisnik veza i osobe koje rade po njegovu nalogu moraju poštivati zabrane obavljanja pojedinih vrsta radova i korištenja određenih materijala predviđenih Pravilnikom o redu u luci.

## **9. Dokumentacija i posjed Plovila.**

9.1. Korisnik veza obavezan je predati Marini:

- isprave Plovila (upisni list, plovidbena dozvola, brodske svjedodžbe ili druge isprave koje po sadržaju odgovaraju navedenim ispravama),
- preslike važećih polica osiguranja za Plovilo,
- popis posade i putnika na Plovilu.

Marina pridržava pravo zatražiti dodatne isprave ili svjedodžbe koje bude smatrala potrebnima ili primjerenima u pojedinom slučaju.

9.2. Predaja isprava Plovila nema značaj predaje Plovila u posjed Marini.

9.3. Korisnik veza dužan je bez odlaganja obavijestiti Marinu o okolnostima značajnim za Plovilo i njegov boravak u Marini.

9.4. Korisnik veza dužan je obavijestiti Marinu o tome da se na Plovilu nalazi osoba koja je građanin države koja nije članica Europske Unije.

**10. Osiguranje Plovila i odgovornosti vlasnika ili korisnika Plovila.** Za Plovilo za koje se dodjeljuje vez u Marini mora biti na snazi primjereno osigurateljno pokriće za štete na trupu, stroju i opremi Plovila (kasko), kao i za štete koje bi mogle nastati trećim osobama u vezi toga Plovila (osiguranje odgovornosti), a u protivnom Marina može odbiti zahtjev za dodjelu veza. Primjereno osigurateljno pokriće znači uobičajeno puno osiguranje kaska do osigurane svote koja je jednaka ili veća od novonabavne ili procijenjene stvarne vrijednosti Plovila, obvezno osiguranje odgovornosti vlasnika/korisnika plovila sukladno mjerodavnim zakonskim propisima te dobrovoljno osiguranje odgovornosti vlasnika/korisnika plovila za štetu koju prouzroči Ploviom do limita od minimalno [1.000.000 EUR] po događaju. Ako je za dobrovoljno osiguranje odgovornosti ugovorena odbitna franšiza, ona ne smije biti veća od [1.000 EUR] po događaju. Osiguranje odgovornosti mora uključivati odgovornost za štete uslijed tjelesne ozljede ili smrti i za štete na imovini Marine, njenih zaposlenika i trećih osoba, odgovornost za uklanjanje podrtine i za onečišćenje mora gorivom iz brodskih tankova.

**11. Plaćanje naknade za vez.** Korisnik veza obvezan je platiti naknadu za vez utvrđenu prema Cjeniku Marine, neovisno o tome rabi li vez za vrijeme trajanja ugovora, tj. naknada za vez duguje se i za vrijeme izbivanja Plovila s veza, pa i onda kada Marina privremeno ustupi vez za smještaj drugog plovila sukladno klauzuli 3.3.

**12. Ostale obveze Korisnika veza.** Korisnik veza obvezan je:

12.1. prijaviti svoj dolazak ili uplovljavanje i svaki odlazak ili isplovljavanje Marini na način predviđen protokolima Marine;

12.2. obavijestiti Marinu o svakom izbivanju Plovila koje će trajati duže od [2] dana te najaviti povratak Plovila u Marinu najkasnije u roku [24 sata] prije povratka. U tom slučaju Marina ima pravo koristiti vez sukladno klauzuli 3.3. Izbivanje Plovila s veza je bez utjecaja na obvezu plaćanja naknade za tranzitni vez;

12.3. istaknuti vidljivu oznaku imena ili registracije Plovila;

12.4. Korisnik veza dužan je pobrinuti se da i posada Plovila te sve osobe koje koriste Plovilo poštuju odredbe ovih Općih uvjeta i ugovora o vezu te Pravilnika o redu u luci i Plana za prihvata i rukovanje otpadom s plovnih objekata.

*Odgovornost za štetu*

**13. Odgovornost Marine.**

13.1. Marina odgovara za štetu nastalu kao posljedica materijalnih nedostataka veza i za štetu nastalu kršenjem ugovornih obveza iz kl. 5.1. i 5.2. samo ako se

dokaže da su oni posljedica namjere ili krajnje nepažnje Marine ili njenih zaposlenika. Međutim, ako je ugovor o vezu potrošački ugovor (Korisnik veza je fizička osoba koja ugovor o vezu sklapa izvan svoje trgovačke, obrtničke, poslovne ili profesionalne djelatnosti), Marina odgovara za materijalne nedostatke veza i ako su oni posljedica obične nepažnje Marine ili njenih zaposlenika. Kod potrošačkog ugovora krivnja Marine za štetu se pretpostavlja. Marina se može osloboditi odgovornosti ako dokaže da je postupala pažnjom dobrog stručnjaka ili ako dokaže postojanje nekog od razloga za oslobođenje odgovornosti iz kl. 13.3. Materijalni nedostaci veza postoje ako on nije prikladan za sigurnu uporabu ili nije održavan tako da bude ispravan i siguran za sve vrijeme trajanja ugovora.

13.2. Ako je do štete došlo uslijed pucanja ili popuštanja *mooring*-konopa, sidrenog lanca, sidrenog bloka, gata ili druge opreme i infrastrukture sustava priveza, pretpostavlja se krivnja Marine i njena odgovornost za štetu. Marina se u takvom slučaju može osloboditi odgovornosti samo ako dokaže da je postupala s dužnom pažnjom da do takve štete ne dođe ili ako dokaže postojanje nekog od razloga za oslobođenje odgovornosti iz kl. 13.3.

13.3. Marina se može osloboditi odgovornosti za štetu iz ugovora o vezu ako dokaže da je šteta posljedica:

- više sile
- rata, ratu sličnih događaja, obustave rada, građanskih nemira i njima sličnih događaja
- zlonamjernog, nemarnog ili nestručnog postupka Korisnika veza, posade ili drugih osoba koje Korisnik ovlasti da koriste Plovilo
- kršenja odredbi ugovora o vezu, Općih uvjeta ili Pravilnika o redu u luci od strane Korisnika veza, posade ili drugih osoba koje koriste Plovilo
- neodržavanja, zapuštenosti, istrošenosti, dotrajalosti Plovila ili opreme
- nedostatka bokobrana, pucanja ili odvezivanja krmenog konopa kojim je Plovilo privezano za gat/ponton
- skrivenih mana Plovila
- neistinite, netočne ili nepotpune informacije koju je dao Korisnik veza, a tiču se Plovila i njegova boravka na vezu
- glodavaca na Plovilu

- nestručno izvedene ili dotrajale električne, plinske ili vodovodne instalacije na Plovilu, odnosno od priključka na gatu do Plovila
- zamrzavanja
- požara ili eksplozije na Plovilu
- štetnih emisija iz zraka ili mora
- otuđenja Plovila
- radnje ili propusta treće osobe.

Ako se dokaže koji od razloga za oslobođenje odgovornosti Marine iz ove klauzule, osim kad je riječ o višoj sili, Korisnik veza može dokazivati da postoji potreban stupanj krivnje Marine ili njenih zaposlenika sukladno kl. 13.1. – 13.2. kako bi se utvrdila odgovornost Marine za štetu.

13.4. Marina ne odgovara za troškove uklanjanja podrtine Plovila, osim ako se sukladno kl. 13.1. ili 13.2. ne utvrdi njezina odgovornost za nastanak podrtine.

13.5. Marina ne odgovara za štetu na Plovilu prouzročenu drugim plovilom u Marini, osim ako se sukladno kl. 13.1. ili 13.2. ne dokaže da postoji potreban stupanj krivnje Marine za takvu štetu.

13.6. Marina ni u kojem slučaju ne odgovara za izmaklu korist ili dobitak koji bi Korisnik veza po redovitom tijeku stvari ili prema posebnim okolnostima ostvario da nije bilo štetnoga događaja. Međutim, Marina se ne može pozvati na ovo isključenje odgovornosti ako je ugovor o vezu potrošački ugovor, kao i u slučaju da je šteta posljedica namjere ili krajnje nepažnje same Marine, tj. njenih rukovodećih osoba.

13.7. U svakom slučaju odgovornost Marine za štetu ograničava se na iznos od ..... po događaju i po odštetnom zahtjevu. Međutim, Marina se ne može pozvati na ograničenje odgovornosti ako je ugovor o vezu potrošački ugovor kao i u slučaju da je šteta posljedica namjere ili krajnje nepažnje same Marine, tj. njenih rukovodećih osoba.

13.8. Ako je šteta posljedica radnje ili propusta osoba koje nisu zaposlenici Marine ni njene rukovodeće osobe, ali za račun Marine obavljaju pojedine poslove u sklopu ispunjavanja obveza Marine iz kl. 5., Marina odgovara za izbor tih osoba, ali ne i za njihov rad. Do gubitka prava na ograničenje odgovornosti Marine iz kl. 13.6. i 13.7. kod nepotrošačkih ugovora tada dolazi samo ako se dokaže namjera ili krajnja nepažnja same Marine, tj. njenih rukovodećih osoba za pogrešan izbor.



#### 14. **Odgovornost Korisnika veza.**

14.1. Korisnik veza odgovara za štetu nastalu kršenjem obveza propisanih ugovorom o vezu i ovim Općim uvjetima, osobito klauzulama 6. (Uporaba veza prema ugovoru i namjeni), 7. (Održavanje i opremanje Plovila), 8. (Obavljanje radova u Marini), 9. (Dokumentacija i posjed Plovila), 10. (Osiguranje Plovila i odgovornosti vlasnika ili korisnika Plovila), 11. (Plaćanje naknade za vez), 12. (Ostale obveze Korisnika veza). Korisnik veza odgovara za svoje osobne radnje i propuste kao i za radnje i propuste posade i svih osoba koje su ovlaštene rabiti Plovilo.

14.2. Ako kršenje ugovornih obveza opisano u kl. 16.1. prouzroči štetu na imovini Marine ili trećih osoba, štetu uslijed smrti, ozljede ili oštećenja zdravlja djelatnika Marine ili trećih osoba ili štetu uslijed onečišćenja okoliša, Korisnik veza dužan je nadoknaditi takvu štetu sukladno pozitivnim propisima o odgovornosti za štetu.

14.3. Ako bi Marina u vezi s tako nastalom štetom iz kl. 14.1. i 14.2. snosila bilo kakve troškove, uključujući i pravne troškove, ili ako bi bila u obvezi isplatiti bilo kakve iznose odštete trećim osobama, Korisnik veza u obvezi je Marinu obešteti u cijelosti.

#### *Hitna i nepredviđena činjenja*

15. **Hitna nepredviđena činjenja** Marina može izvesti i bez prethodne suglasnosti Korisnika veza.

15.1. Hitna nepredviđena činjenja su činjenja koja je nužno izvesti radi sprječavanja nastanka štete i zaštite Plovila od oštećenja ili uništenja, održavanja stabilnosti i plovnosti, sprječavanja opasnosti za život i zdravlje ljudi, okoliš, druga plovila, opremu, instalacije i infrastrukturu luke, a ona uključuju i činjenja po naredbi mjerodavnog tijela javne vlasti.

15.2. Štetu i troškove uslijed hitnih nepredviđenih činjenja dužna je snositi ona ugovorna strana koja je odgovorna za njihov nastanak. Ako za njihov nastanak nije odgovorna ni jedna ugovorna strana ili se ne može utvrditi odgovornost ni jedne ugovorne strane, štetu i troškove snosit će ona strana koju je šteta odnosno trošak pogodio. Ugovorna strana koja je snosila štetu ili troškove hitnih nepredviđenih činjenja ima pravo na naknadu te štete i troškova od treće osobe odgovorne za njihov nastanak.

15.3. Posebno u slučaju da Korisnik veza ne poduzme potrebne mjere da se Plovilo i oprema sačuvaju od propadanja ili od oštećenja, odnosno da se ukloni

opasnost koju Plovilo ili oprema predstavljaju za ostala plovila i imovinu u krugu Marine, Marina je ovlaštena poduzeti razumne mjere nužne za otklanjanje opasnosti na rizik i o trošku odgovornog Korisnika veza te ne odgovara za tako nastalu štetu na Plovilu. Ova odredba odnosi se i na slučaj kada je radi otklanjanja opasnosti potrebno u odsutnosti Korisnika veza izvesti stručan i pravilan privez, te osigurati odgovarajuće konope i bokobrane o njegovu trošku.

15.4. Ako Korisnik veza nije prijavio promjenu podataka za kontakt sukladno kl. 9.3., Marina ne odgovara za štete i troškove koji su se mogli spriječiti da se Korisnika veza moglo pravovremeno kontaktirati.

### *Pravo zadržanja Plovila*

16. **Pravo zadržanja Plovila na vezu.** U slučaju dospjelih nenaplaćenih tražbina Marine iz ugovora o vezu, Marina ima pravo ući u posjed Plovila na vezu i zadržati ga sa svim pripacima, i to na ugovorenom vezu ili tako da ga premjesti na drugi vez u moru ili na kopnu do potpunog namirenja neplaćene naknade za vez i ostalih tražbina iz ugovora o vezu te tražbina nastalih u vezi s boravkom i zadržanjem Plovila na vezu nakon isteka, prestanka ili raskida ugovora o vezu. U svrhu ostvarivanja prava zadržanja Plovila, Marina može posjed Plovila vršiti i putem treće osobe kao nesamostalnog posjednika, što među ostalim znači da Marina može zadržano Plovilo premjestiti na odgovarajuće mjesto izvan Marine.

### *Sklapanje i trajanje ugovora o vezu*

17.1. Ugovor o vezu sklopljen je kada Korisnik veza prihvati ponudu Marine koja sadrži sve bitne sastojke ugovora. U slučaju da je sporno vrijeme sklapanja ugovora o vezu, smatra se da je ugovor sklopljen u trenutku:

- kada je Marina zaprimila pisanu obavijest da se Korisnik veza slaže s predloženim uvjetima ugovora, ili
- kada je Marina zaprimila potvrdu prihvata ponude iz elektroničkog sustava rezervacije veza, ili
- kada je Marina zaprimila uplatu ugovorene naknade za vez, ili
- kada se Plovilo priveže na vez u Marini, ako se Marina tome ne usprotivi, što prije nastupi.

17.2. Trajanje ugovora o vezu utvrđuje se sporazumom ugovornih strana prilikom njegova sklapanja. Ugovor o vezu prešutno se obnavlja dan za danom pod važećim uvjetima ako i nakon isteka ugovorom određenog vremena Plovilo ostane na vezu, a Marina se tome ne protivi. Ako ugovorne strane nisu utvrdile

trajanje ugovora o vezu prilikom njegova sklapanja, smatra se da ugovor traje od trenutka njegova sklapanja do prvog isplovljavanja Plovila s veza.

### *Neprenosivost ugovora o vezu na treće osobe*

18. Ugovor o vezu Korisnik veza ne može prenijeti na treću osobu, osim ako se Marina s time izričito ne suglasi pri čemu može odrediti posebne uvjete za prijenos ugovora.

### *Raskid ugovora o vezu*

19.1. Ako je vez ustupljen u stanju neprikladnom za sigurnu uporabu ili ako za vrijeme trajanja ugovora o vezu doprije u takvo stanje, a Marina ne otkloni nedostatke ili ne premjesti Plovilo na odgovarajući drugi vez u Marini, Korisnik veza može raskinuti ugovor te ima pravo na naknadu štete i na povrat razmjernog dijela naknade za vez.

19.2. Marina ima pravo na jednostrani raskid ugovora u sljedećim slučajevima:

- ako Korisnik veza i nakon opomene Marine vez rabi protivno ugovoru o vezu ili njegovoj namjeni, te osobito ako neovlašteno prepušta drugome uporabu veza (kl. 6.)
- ako je Plovilo neodržavano ili neopremljeno (kl. 7.)
- ako Korisnik veza krši pravila ovih Općih uvjeta o obavljanju radova u Marini (kl. 8.)
- ako Korisnik veza ne preda Marini dokumentaciju Plovila (kl. 9.)
- ako ne postoji primjereno osigurateljno pokriće za Plovilo (kl. 10.)
- ostalim slučajevima kada Korisnikovo kršenje odredbi ugovora o vezu, Općih uvjeta, Pravilnika o redu u luci, Plana prihvata i rukovanja otpadom s plovila ili pozitivnih propisa ugrožava ili može ugroziti sigurnost i red u luci, zdravlje ljudi ili zaštitu okoliša.

U navedenim slučajevima, uz pravo na raskid Marini pripada i pravo na naknadu tako prouzročene štete, odnosno pravo na naplatu ugovorne kazne ako je predviđena Cjenikom Marine.

19.3. Ako Korisnik veza krši obvezu plaćanja naknade za vez i drugih tražbina Marine iz ugovora o vezu, Marina može jednostrano raskinuti ugovor, a u svakom joj slučaju pripada pravo na zatezne kamate i naknadu štete u skladu sa Zakonom o obveznim odnosima.

19.4. Od trenutka kada je Korisnik veza obaviješten o raskidu ugovora, Korisnik je dužan odmah ukloniti Plovilo iz Marine. Za razdoblje u kojem Plovilo boravi na vezu nakon raskida ugovora, Marina će nastaviti obračunavati naknadu koja se po njezinu Cjeniku usluga primjenjuje na tranzitni vez, a ovlaštena je tražiti i naknadu ugovorne kazne ako je ona predviđena Cjenikom Marine.

19.5. Ako Korisnik veza ne ukloni Plovilo iz Marine u skladu s kl. 19.4., Marina je ovlaštena premjestiti Plovilo na odgovarajuće mjesto izvan Marine, što ne utječe na njeno pravo da obračunava naknadu koja se po njezinu Cjeniku usluga primjenjuje na tranzitni vez i da potražuje ugovornu kaznu sukladno kl. 19.4., kao ni na njeno pravo zadržanja Plovila sukladno kl. 16.

19.6. Od trenutka raskida ugovora rizik propasti i oštećenja Plovila u cijelosti je na Korisniku veza.

19.7. Ugovor o vezu automatski prestaje u slučaju propasti Plovila, čime se ne dira u pravo potraživanja naknade štete od ugovorne strane koja je odgovorna za propast Plovila.

#### *Mjerodavno pravo i sudska nadležnost*

20. Na ove Opće uvjete primjenjuje se hrvatsko pravo i nadležnost sudova Republike Hrvatske.

#### *Primjena Općih uvjeta*

21. Ovi se Opći uvjeti primjenjuju na sve ugovore o tranzitnom vezu u Marini sklopljene nakon dd.mm.gggg.

## OPĆI UVJETI UGOVORA O STALNOM VEZU U MARINI ZA PLOVILA ČARTER FLOTE

### 03 OUSV - za čarter

1. **Korisnik veza** je osoba s kojom Marina sklapa Ugovor o vezu.

1.1. Korisnik veza može biti:

- a. Upisani vlasnik Plovila
- b. Korisnik Plovila temeljem ugovora o zakupu ili ugovora o *leasingu* Plovila
- c. Poslovođa Plovila (tzv. *yacht manager*), tj. fizička ili pravna osoba, koja je preuzela odgovornost od upisanog vlasnika za upravljanje poslovanjem i/ili tehničkim opremanjem Plovila i/ili popunjavanjem Plovila posadom
- d. Hipotekarni vjerovnik koji je u posjedu Plovila temeljem ugovora o hipoteci

1.2. Korisnik veza koji ujedno nije i upisani vlasnik Plovila mora za sklapanje Ugovora o vezu imati ovlaštenje upisanog vlasnika Plovila i hipotekarnog vjerovnika. Smatra se da Korisnik veza sklapa Ugovor o vezu u svoje ime i za račun upisanog vlasnika Plovila te hipotekarnog vjerovnika, a oni solidarno odgovaraju za sve obveze iz Ugovora o vezu.

2. **Plovilo.** Plovilo je brod, brodica ili jahta za koju Marina dodjeljuje vez sukladno Ugovoru o vezu, a namijenjena je za čarter te se nalazi na popisu čarter flote Korisnika veza koja čini sastavni dio Ugovora o vezu.

2.1. Tehnička obilježja Plovila i namjena Plovila navedeni su u popisu čarter flote, te se njihova točnost pretpostavlja i Marina ih nije dužna provjeravati, ali pridržava pravo provjere.

2.2. Mjesto za vez dodjeljuje se za Plovila navedena u popisu čarter flote te Korisnik veza ne može upotrebljavati dodijeljene vezove za druga plovila, bez izričite suglasnosti Marine.

2.3. Ako Korisnik veza želi zamijeniti Plovilo koje je predmet Ugovora o vezu drugim plovilom, strane mogu sklopiti aneks Ugovoru o vezu prema kojem je Korisnik veza dužan nadoplatiti razliku u naknadi za vez ako se radi o višoj cjenovnoj kategoriji plovila, a ako je riječ o manjoj cjenovnoj kategoriji plovila Korisnik veza nema pravo na umanjenje ugovorene naknade za vez.

2.4. Ako Korisnik veza tijekom trajanja ugovora o vezu želi dodati Plovilo na popis čarter flote za koje se dodjeljuje mjesto za vez u Marini ili ukloniti neko Plovilo s popisa čarter flote, strane će sklopiti aneks Ugovoru o vezu kojim će utvrditi izmjene u popisu čarter flote i dodijeljenih vezova te posljedičnu razliku u naknadi za vez.

3. **vez.** Marina određuje mjesto za vez sukladno Pravilniku o redu u luci i svom planu vezova.

3.1. Vez u moru podrazumijeva dio mora prikladan za smještaj Plovila tehničkih obilježja navedenih u popisu čarter flote te odgovarajuću lučku infrastrukturu, naprave i opremu potrebnu za sigurno vezivanje (primjerice, sidreni blok, lanac, *mooring*-konope, bitve itd.) te u pravilu i opskrbu Plovila svježom vodom i električnom energijom.

3.2. Suhi vez podrazumijeva prostor na kopnu prikladan za smještaj Plovila tehničkih obilježja navedenih u popisu čarter flote te odgovarajuću lučku infrastrukturu i opremu potrebnu za boravak plovila na suhom vezu.

3.3. Marina može u bilo kojem trenutku bez pitanja ili odobrenja Korisnika veza premjestiti Plovilo na drugi odgovarajući vez unutar Marine. O navedenoj promjeni Marina će obavijestiti Korisnika veza ako do premještaja dođe za vrijeme njegove odsutnosti.

3.4. Za vrijeme prijavljenog izbjivanja Plovila s veza sukladno klauzuli 14.2., Marina može isto mjesto za vez privremeno ustupiti za smještaj drugog plovila.

4. **Naknada za vez.** Naknada za vez je cijena koju Korisnik veza plaća za usluge Marine pružene temeljem Ugovora o vezu.

4.1. Iznos naknade za vez utvrđuje se prema Cjeniku usluga Marine, a obračunava se, fakturira i dospijeva sukladno Ugovoru o vezu.

### *Obveze Marine*

#### **5. Ustupanje i održavanje veza.**

5.1. Marina se obvezuje Korisniku veza ustupiti mjesto za siguran vez te održavati vez u sigurnom i ispravnom stanju, održavati uredno i u dobrom stanju luku, građevinske objekte u luci, lučku infrastrukturu i lučku opremu te sigurnost i red u luci, uključujući sustav prihvata i rukovanja otpadom s plovila, protupožarne zaštite, sigurnosne zaštite i video nadzora lučkih objekata, gatova i druge imovine Marine.

5.2. Usluga ustupanja mjesta za vez u pravilu uključuje i opskrbu Plovila električnom energijom prema mogućnostima mreže i svježom vodom za uobičajene potrebe Plovila, uporabu sanitarnih čvorova, radio službu i službu informiranja o hidrometeorološkoj prognozi.

## 6. Nadzor Plovila na vezu

6.1. Marina se obvezuje nadzirati stanje Plovila na vezu.

6.2. Usluga nadzora podrazumijeva vanjski pregled i provjeravanje stanja Plovila i njegove opreme, kontrolu priveza i bokobrana koje obavlja mornarska služba Marine pod vodstvom kapetana Marine. Nadzor Plovila na vezu na uobičajen način i uobičajenom dinamikom obavljaju mornari marine pregledom i provjerom s gata te uz pomoć video nadzora, elektroničke i informatičke podrške sustavu nadzora.

6.3. Usluga nadzora podrazumijeva i sigurnosni nadzor sukladno usvojenom planu sigurnosne zaštite Marine radi prevencije i rane reakcije na kaznena i prekršajna djela usmjerena protiv imovine i osoba u Marini. Obavljanje sigurnosnog nadzora Marina može povjeriti trećim osobama koje se profesionalno bave pružanjem zaštitarskih usluga.

6.4. Usluga nadzora Plovila na vezu nema narav ostave Plovila i ne podrazumijeva predaju Plovila u posjed Marine.

6.5. Ako ispunjavajući obvezu nadzora Marina uoči promjene na Plovilu, opremi ili priveznoj užadi koje utječu na sigurnost Plovila na vezu ili ukazuju na rizik nastanka štete za Plovilo, Marina je dužna o tome odmah obavijestiti Korisnika veza. Ako takva promjena zahtijeva hitno postupanje, primjenjuje se klauzula 17. o hitnim i nepredviđenim činjenjima.

6.6. Ako ispunjavajući obvezu nadzora Marina uoči sigurnosne ugroze koje imaju narav kaznenog ili težeg prekršajnog djela protiv imovine i osoba u Marini, dužna je o tome u najkraćem roku obavijestiti nadležna državna tijela.

6.7. Ako izvan nautičke sezone ispunjavajući Marininu obvezu nadzora mornarsko osoblje Marine uoči da je Plovilo odsutno s veza dulje od 7 dana, a Korisnik veza o toj odsutnosti Marinu nije obavijestio, Marina će Korisnika veza o odsutnosti plovila obavijestiti u najkraćem roku. Ako utvrdi da odlazak Plovila nije učinjen u suglasnosti s Korisnikom veza, Marina je nestanak Plovila dužna odmah prijaviti nadležnim državnim tijelima te surađivati u njihovim daljnjim postupcima.

6.8. Obveza nadzora postoji uz uvjet da se Plovilo nalazi na vezu i da na nje-mu ne borave Korisnik veza ili osobe koje je on ovlastio. Obveza Marine da nadzire Plovilo na vezu prestaje svaki put kada su Korisnik veza ili treća osoba koju on ovlasti stupili na Plovilo, a u tom trenutku Marina se oslobađa svake odgovornosti za nadzor Plovila, bez obzira na to nalazi li se Plovilo u Marini ili je u plovidbi.

*Opcija 1:* Smatra se da su Korisnik veza ili treća osoba koju on ovlasti stupili na Plovilo kada su prijavili svoj dolazak u Marinu, odnosno smatra se da su napustili Plovilo kada su prijavili svoj odlazak iz Marine.

*Opcija 2:* Smatra se da su Korisnik veza ili treća osoba koju on ovlasti stupili na Plovilo kada je njihov dolazak u Marinu zabilježen u automatskom sustavu evidencije ulazaka u Marinu, odnosno smatra se da su Korisnik veza ili treća osoba koju on ovlasti napustili Plovilo kada je njihov odlazak iz Marine zabilježen u automatskom sustavu evidencije izlazaka iz Marine.

*Opcija 3:* Obveza Marine da nadzire plovilo prestaje u trenutku kada mornarsko osoblje Marine u redovitom uobičajenom obilasku primijeti da se Korisnik veza ili osoba koju je on ovlastio nalazi na Plovilu, a ponovno počinje kada mornarsko osoblje uoči da nitko ne boravi na Plovilu, što se evidentira sukladno protokolima Marine.

**7. Dodatne usluge i radovi.** Marina se obvezuje pružiti dodatne usluge i radove u skladu s Ugovorom o vezu. Obveze i odgovornosti Marine koje proizlaze iz pojedine dodatne usluge ili radova imaju se cijeliti prema pravnoj prirodi toga posla, pa se sukladno tome na pravni odnos strana supsidijarno primjenjuju odgovarajuće zakonske odredbe za pojedine vrste ugovora (ugovora o djelu, o najmu, o nalogu, o posredovanju, o kupoprodaji i sl.).

### *Obveze Korisnika veza*

#### **8. Uporaba veza prema ugovoru i namjeni.**

8.1. Korisnik veza dužan je vez rabiti pažnjom dobrog gospodarstvenika, poštivati sve pozitivne propise o plovidbi, zaštiti okoliša i održavanju reda u luci te odredbe Marininog Pravilnika o redu u luci i Plana za prihvatanje i rukovanje otpadom s plovnih objekata. Korisnik veza jamči da posjeduje sve propisane isprave Plovila te da Ploviлом upravlja osoba koja je za to osposobljena i ovlaštena.

8.2. Korisnik veza obavezan je privez Plovila izvesti stručno i pravilno. Plovilo mora biti privezano na sigurnom odstojanju od gata i s postavljenim bokobranima na bokovima i krmu Plovila, a Korisnik veza je dužan osigurati i održavati konope za privez Plovila na gat i bokobrane.

8.3. Korisnik veza obavezan je kod pristajanja i isplovljavanja postupati po uputama Marine, ako su takve upute izdane. Korisnik veza u svakom slučaju, pa i kad postupa po uputama Marine, snosi svu odgovornost za upravljanje Ploviлом.

8.4. Korisnik veza ne smije vršiti preinake ili dorade na opremi i instalacijama Marine.

8.5. Korisnik veza ne smije rabiti ili koristiti u komercijalne svrhe bilo koji dio luke, objekata, plovila ili vozila koja se nalaze u Marini, osim ako za takvu vrstu aktivnosti ne postoji poseban ugovor između Marine i Korisnika veza.



8.6. Korisnik veza ne smije naplatno ni besplatno vez prepustiti trećoj osobi na uporabu.

**9. Održavanje i opremanje Plovila.** Korisnik veza obavezan je:

9.1. za sve vrijeme trajanja Ugovora održavati Plovilo i njegovu opremu u dobrom i ispravnom stanju sposobnosti za plovidbu i sukladno važećim propisima, opremiti Plovilo odgovarajućim konopima za privez, bokobranima i kvalitetnom ceradom te brinuti o njihovom redovitom održavanju i zamjeni prema potrebi;

9.2. opremiti Plovilo protupožarnim sredstvima koja će efikasno djelovati na samo Plovilo, s tim da Plovilo mora imati barem jedan sustav za automatsko gašenje požara u motornom prostoru, a Marina može tražiti dodatna protupožarna sredstva ukoliko smatra da postojeća nisu dovoljna;

9.3. u kaljužu Plovila staviti eko-spužvu ili sličnu napravu koja prikuplja onečišćenja koja sustavom pražnjenja kaljuže mogu dospjeti neposredno u more;

9.4. opremiti Plovilo ispravnim i standardiziranim:

- vodovodnim priključkom i crijevom
- kabelom i priključkom za spajanje na energetske ormarić;

9.5. za obavljanje radova na Plovilu dati na uvid svu potrebnu tehničku dokumentaciju, upozoriti Marinu na opremu na podvodnom dijelu trupa i dati točne podatke o njezinu položaju, posebice kod dizanja Plovila;

9.6. prije svakog napuštanja Plovila isključiti i otpojiti sve električne kablove i vodovodne priključke; u protivnom, Marina može sama isključiti priključke bez prethodne obavijesti;

9.7. svu pokretnu opremu i inventar Plovila te osobne stvari posade i osoba koje na njemu borave držati zaključane u zatvorenom prostoru Plovila.

**10. Obavljanje radova u Marini.**

*Opcija 1:* Servis i ostali radovi koji se odnose na održavanje ili popravak Plovila moraju se obavljati isključivo u za to određenom prostoru u Marini i u skladu s Pravilnikom o redu u luci i Planom prihvata i rukovanja otpadom s plovila. Korisnik veza ne smije bez odobrenja Marine na prostoru Marine za navedene poslove angažirati pravne ili fizičke osobe koje nemaju ugovor o poslovnoj suradnji s Marinom. Korisnik veza i osobe koje rade po njegovu nalogu moraju poštivati zabrane obavljanja pojedinih vrsta radova i korištenja određenih materijala predviđenih Pravilnikom o redu u luci.

*Opcija 2:* Korisnik veza može za vrijeme boravka Plovila u Marini koristiti usluge servisera, brodograditelja i drugih pružatelja sličnih usluga po svom izboru. Radovi održavanja, pranja, čišćenja servisiranja, opremanja, popravljanja Plovila, njegova pripremanja za plovidbu i raspremu moraju se obavljati isključivo u za to određenim prostorima u Marini i u skladu s Pravilnikom o redu u luci i Planom prihvata i rukovanja otpadom s plovila. Korisnik veza i osobe koje rade po njegovu nalogu moraju poštivati zabrane obavljanja pojedinih vrsta radova i korištenja određenih materijala predviđenih Pravilnikom o redu u luci. Uvjet za korištenje usluga trećih osoba u Marini jest da je pružatelj usluge ishodio dozvolu Marine za rad i platio naknadu za obavljanje komercijalne djelatnosti u krugu Marine. Marina može uskratiti dozvolu za rad trećoj osobi pružatelju usluge koji nije platio ili od ranije duguje naknadu za obavljanje radova, za kojega joj je poznato da ne poštuje pravila Marine i mjerodavne propise, da od ranije postoje pritužbe korisnika Marine na njegov rad, ili iz drugog sličnog razloga. Treća osoba pružatelj usluge koji radi po nalogu Korisnika veza mora imati pisano ovlaštenje Korisnika veza za obavljanje radova na Plovilu i za preuzimanje ključeva s recepcije Marine, ako je takva predaja ključeva ugovorena. U protivnom, Marina će mu uskratiti dozvolu za rad i predaju ključeva.

## **11. Dokumentacija, vlasništvo i posjed Plovila.**

### **11.1. Korisnik veza obavezan je predati Marini:**

- preslike važećih isprava Plovila (upisni list, plovidbena dozvola, brodske svjedodžbe ili druge isprave koje po sadržaju odgovaraju navedenim ispravama),
- preslike važećih polica osiguranja za Plovilo,
- izvod iz registra trgovačkih društava ili drugog odgovarajućeg registra za tvrtku Korisnika veza ako je pravna osoba i za pravnu osobu upisanog vlasnika Plovila, ako to nije ista osoba,
- ispravu kojom dokazuje da ima ovlaštenje za sklapanje Ugovora o vezu za račun upisanog vlasnika (ako Korisnik veza ujedno nije i upisani vlasnik Plovila) odnosno hipotekarnog vjerovnika (ako postoji hipoteka na Plovilu),
- punomoć kojom ovlašćuje treću osobu za zastupanje,
- presliku važeće osobne iskaznice ili putovnice fizičke osobe Korisnika veza, odnosno osobe koja zastupa Korisnika veza,

- popis posade,
- na uvid presliku dokumenta kojim dokazuje pravni temelj posjeda Plovila (ugovor o zakupu, ugovor o *yacht* ili *čarter managementu*, ugovor o *leasingu* i sl.).

Marina pridržava pravo zatražiti dodatne isprave ili svjedodžbe koje bude smatrala potrebnima ili primjerenima u pojedinom slučaju (primjerice, dokaz o PDV identifikacijskom broju, izjavu upisanog vlasnika, hipotekarnog vjerovnika, korisnika i poslovođe Plovila o solidarnom jamstvu za obveze iz Ugovora o vezu, potvrdu o uplati naknada za sigurnost plovidbe i zaštitu okoliša, boravišne pristojbe i dr.).

11.2. Korisnik veza dužan je bez odlaganja obavijestiti Marinu o svakoj promjeni osobnih podataka, podataka za kontakt, podataka o statusu pravne osobe Korisnika veza, o osobi ovlaštenoj za zastupanje Korisnika veza, podataka o vlasništvu, menadžmentu, upisu i zastavi Plovila, podataka o hipotekarnom vjerovniku, tehničkih podataka o Plovilu i njegovoj namjeni te drugih okolnosti značajnih za Plovilo i njegov boravak u Marini. Ako Korisnik veza propusti obavijestiti Marinu o promjeni adrese prebivališta/sjedišta ili podataka za kontakt, za potrebe dokazivanja valjanog pisanog obavještanja Korisnika veza o činjenicama i okolnostima relevantnim za ispunjavanje obveza Marine iz Ugovora o vezu, smatrat će se valjanima posljednja poznata adresa i podaci za kontakt Korisnika veza odnosno njegova zastupnika.

11.3. Korisnik veza dužan je osigurati da se originali isprava Plovila uvijek nalaze na Plovilu, odnosno ako je tako izričito ugovoreno da se predaju Marini. Predaja ključeva Marini nije obveza Korisnika veza, ali se može posebno ugovoriti kao dodatna usluga Marine.

11.4. Ugovorom o vezu koji uključuje obvezu nadzora Plovila na vezu može se predvidjeti obveza Korisnika veza da sastavi popis inventara i opreme i preda ga Marini koja ga zatim ovjerava. Ova obveza uključuje i obvezu prijave naknadnih izmjena i dopuna toga popisa. Predaja popisa inventara Marini nema značaj predaje u ostavu, već isključivo služi za potrebe lakšeg dokazivanja štete na Plovilu i opremi te utvrđivanja njena opsega i visine, ako do takve štete dođe za vrijeme Ugovora o vezu i Marininog obavljanja obveze nadzora nad Plovilom. Takva ugovorna klauzula nema učinak presumpcije postojanja odgovornosti Marine za štetu na Plovilu nastalu tijekom nadzora.

11.5. Predaja ključeva, isprava Plovila i/ili popisa inventara iz kl. 11.1., 11.3. i 11.4. nema značaj predaje Plovila u posjed Marini.

11.6. Korisnik veza dužan je obavijestiti Marinu o tome da se na Plovilu nalazi osoba koja je građanin države koja nije članica Europske Unije.

**12. Osiguranje Plovila i odgovornosti vlasnika ili korisnika Plovila.** Korisnik veza obvezan je održavati na snazi primjereno osigurateljno pokriće za štete na trupu, stroju i opremi Plovila (kasko), kao i za štete koje bi mogle nastati trećim osobama u vezi toga Plovila (osiguranje odgovornosti) te je Marini dužan redovito dostavljati primjerke važećih polica osiguranja i obavijestiti Marinu o svakoj bitnoj promjeni u osigurateljnom pokriću. Primjereno osigurateljno pokriće znači uobičajeno puno osiguranje kaska do osigurane svote koja je jednaka ili veća od novonabavne ili procijenjene stvarne vrijednosti Plovila, obvezno osiguranje odgovornosti vlasnika/korisnika plovila sukladno mjerodavnim zakonskim propisima te dobrovoljno osiguranje odgovornosti vlasnika/korisnika plovila za štetu koju prouzroči Plovilo do limita od minimalno [1.000.000 EUR] po događaju. Ako je za dobrovoljno osiguranje odgovornosti ugovorena odbitna franšiza, ona ne smije biti veća od [1.000 EUR] po događaju. Osiguranje odgovornosti mora uključivati odgovornost za štete uslijed tjelesne ozljede ili smrti i za štete na imovini Marine, njenih zaposlenika i trećih osoba, odgovornost za uklanjanje podrtine i za onečišćenje mora gorivom iz brodskih tankova.

**13. Plaćanje naknade za vez.** Korisnik veza obvezuje se plaćati naknadu za vez u iznosu, na način i u roku određenima Ugovorom o vezu, neovisno o tome rabi li vez za vrijeme trajanja Ugovora, tj. naknada za vez duguje se i za vrijeme izbjivanja Plovila s veza, pa i onda kada Marina privremeno ustupi vez za smještaj drugog plovila sukladno klauzuli 3.4.

**14. Ostale obveze Korisnika veza.** Korisnik veza obvezan je:

14.1. prijaviti Marini uplovljavanje i isplovljavanje Plovila, odnosno dolaske i odlaske svojih gostiju, servisera i drugih ovlaštenih osoba na način predviđen protokolima Marine;

14.2. obavijestiti Marinu o svakom izbjivanju Plovila koje će trajati duže od [7] dana te najaviti povratak Plovila u Marinu najkasnije u roku [24 sata] prije povratka. U tom slučaju Marina ima pravo koristiti vez sukladno klauzuli 3.4. Izbijanje Plovila s veza je bez utjecaja na obvezu plaćanja ugovorene naknade za vez;

14.3. istaknuti vidljivu oznaku imena ili registracije Plovila;

14.4. Korisnik veza dužan je pobrinuti se da i posada Plovila te sve osobe koje ovlašćuje da rabe Plovilo poštuju odredbe ovih Općih uvjeta i Ugovora o vezu te Pravilnika o redu u luci i Plana za prihvat i rukovanje otpadom s plovnih objekata.

## ***Odgovornost za štetu***

### **15. Odgovornost Marine.**

15.1. Marina odgovara za štetu nastalu kao posljedica materijalnih nedostataka veza i za štetu nastalu kršenjem ugovornih obveza iz kl. 5.1. i 5.2. samo ako se dokaže da su oni posljedica namjere ili krajnje nepažnje Marine ili njenih zaposlenika. Materijalni nedostaci veza postoje ako on nije prikladan za sigurnu uporabu ili nije održavan tako da bude ispravan i siguran za sve vrijeme trajanja Ugovora.

15.2. Ako je do štete došlo uslijed pucanja ili popuštanja *mooring*-konopa, sidrenog lanca, sidrenog bloka, gata ili druge opreme i infrastrukture sustava priveza, pretpostavlja se krivnja Marine i njena odgovornost za štetu. Marina se u takvom slučaju može osloboditi odgovornosti samo ako dokaže da je postupala pažnjom dobrog stručnjaka da do takve štete ne dođe ili ako dokaže postojanje nekog od razloga za oslobođenje odgovornosti iz kl. 15.6.

15.3. Marina odgovara za štetu nastalu kršenjem ugovornih obveza iz kl. 6. tj. za štetu koja je posljedica propusta u vršenju nadzora stanja Plovila na vezu samo ako se dokaže da je šteta posljedica namjere ili krajnje nepažnje Marine ili njenih zaposlenika. Korisnik veza mora dokazati da je šteta nastala u vrijeme dok se Plovilo nalazilo pod nadzorom Marine, uzročnu vezu između štete i štetne radnje ili propusta Marine te namjeru ili krajnju nepažnju Marine ili njenih zaposlenika u vršenju nadzora.

15.4. Kad je ugovoren nadzor Plovila na vezu, Marina odgovara za oštećenje ili gubitak inventara i opreme Plovila ako su kumulativno ispunjeni sljedeći uvjeti:

- da se takav inventar ili oprema nalaze na popisu inventara i opreme iz kl. 11.4.
- da Korisnik veza dokaže da je do oštećenja ili gubitka došlo za vrijeme dok je Plovilo bilo pod nadzorom Marine
- da Korisnik veza dokaže uzročnu vezu između štete i propusta u vršenju nadzora i
- da Korisnik veza dokaže da je propust u vršenju nadzora posljedica namjere ili krajnje nepažnje Marine.

Marina ni u kojem slučaju ne odgovara za oštećenje ili gubitak bokobrana, tendi, sidra, konopa, propelera, pomoćnih plovila (gumenjaka i sl.), pomoćnih vanbrodskih motora i druge opreme Plovila, kao ni za osobne stvari koje se nalaze na Plovilu, ako nema tragova obijanja, provaljivanja ili drugog oblika nasilnog ulaska u zatvorene dijelove Plovila.

Marina ni u kojem slučaju ne odgovara za umjetnine, predmete od plemenitih kovina, novac, vrijednosne papire, kolekcionarske predmete i zbirke, unikate, dragocjene predmete i slične stvari.

15.5. Marina odgovara za štetu nastalu kršenjem ugovornih obveza iz kl. 7. (Dodatne usluge i radovi) samo ako se dokaže da je šteta posljedica namjere ili krajnje nepažnje Marine ili njenih zaposlenika.

15.6. Marina se može osloboditi odgovornosti za štetu iz Ugovora o vezu ako dokaže da je šteta posljedica:

- više sile
- rata, ratu sličnih događaja, obustave rada, građanskih nemira i njima sličnih događaja
- zlonamjernog, nemarnog ili nestručnog postupka Korisnika veza, posade ili drugih osoba koje Korisnik ovlasti da koriste Plovilo
- kršenja odredbi Ugovora o vezu, Općih uvjeta ili Pravilnika o redu u luci od strane Korisnika veza, posade ili drugih osoba koje Korisnik ovlasti da koriste Plovilo
- neodržavanja, zapuštenosti, istrošenosti, dotrajalosti Plovila ili opreme
- nedostatka bokobrana, pucanja ili odvezivanja krmenog konopa kojim je Plovilo privezano za gat/ponton
- skrivenih mana Plovila
- neistinite, netočne ili nepotpune informacije koju je dao Korisnik veza, a tiču se Plovila i njegova boravka na vezu
- glodavaca na Plovilu
- nestručno izvedene ili dotrajale električne, plinske ili vodovodne instalacije na Plovilu, odnosno od priključka na gatu do Plovila
- zamrzavanja
- požara ili eksplozije na Plovilu
- štetnih emisija iz zraka ili mora
- otuđenja Plovila
- radnje ili propusta treće osobe.

Ako se dokaže koji od razloga za oslobođenje odgovornosti Marine iz ove klauzule, osim kad je riječ o višoj sili, Korisnik veza može dokazivati da postoji potreban stupanj krivnje Marine ili njenih zaposlenika sukladno kl. 15.1. – 15.5. kako bi se utvrdila odgovornost Marine za štetu.

15.7. Marina ne odgovara za troškove uklanjanja podrtine Plovila, osim ako se sukladno kl. 15.1., 15.2., 15.3. ili 15.5. ne utvrdi njezina odgovornost za nastanak podrtine.

15.8. Marina ne odgovara za štetu na Plovilu prouzročenu drugim plovilom u Marini, osim ako se sukladno kl. 15.1., 15.2., 15.3. ili 15.5. ne dokaže da postoji potreban stupanj krivnje Marine za takvu štetu.

15.9. Marina ni u kojem slučaju ne odgovara za izmaklu korist ili dobitak koji bi Korisnik veza po redovitom tijeku stvari ili prema posebnim okolnostima ostvario da nije bilo štetnoga događaja. Međutim, Marina se ne može pozvati na ovo isključenje odgovornosti ako je šteta posljedica namjere ili krajnje nepažnje same Marine, tj. njenih rukovodećih osoba.

15.10. U svakom slučaju, odgovornost Marine za štetu ograničava se na iznos od ..... po događaju i po odštetnom zahtjevu. Međutim, Marina se ne može pozvati na ograničenje odgovornosti u slučaju da je šteta posljedica namjere ili krajnje nepažnje same Marine, tj. njenih rukovodećih osoba.

15.11. Ako je šteta posljedica radnje ili propusta osoba koje nisu zaposlenici Marine ni njene rukovodeće osobe, ali za račun Marine obavljaju pojedine poslove u sklopu ispunjavanja obveza Marine iz kl. 5., 6. ili 7., Marina odgovara za izbor tih osoba, ali ne i za njihov rad. Do gubitka prava na ograničenje odgovornosti Marine iz kl. 15.9. i 15.10. kod nepotrošačkih ugovora tada dolazi samo ako se dokaže namjera ili krajnja nepažnja same Marine, tj. njenih rukovodećih osoba za pogrešan izbor.

## **16. Odgovornost Korisnika veza.**

16.1. Korisnik veza odgovara za štetu nastalu kršenjem obveza propisanih Ugovorom o vezu i ovim Općim uvjetima, osobito klauzulama 8. (Uporaba veza prema ugovoru i namjeni), 9. (Održavanje i opremanje Plovila), 10. (Obavljanje radova u Marini), 11. (Dokumentacija, vlasništvo i posjed Plovila), 12. (Osiguranje Plovila i odgovornosti vlasnika ili korisnika Plovila), 13. (Plaćanje naknade za vez, 14. (Ostale obveze Korisnika veza). Korisnik veza odgovara za svoje osobne radnje i propuste kao i za radnje i propuste posade i svih osoba koje ovlasti za uporabu Plovila.

16.2. Ako kršenje ugovornih obveza opisano u kl. 16.1. prouzroči štetu na imovini Marine ili trećih osoba, štetu uslijed smrti, ozljede ili oštećenja zdravlja djelatnika Marine ili trećih osoba ili štetu uslijed onečišćenja okoliša, Korisnik veza dužan je nadoknaditi takvu štetu sukladno pozitivnim propisima o odgovornosti za štetu.

16.3. Ako bi Marina u vezi s tako nastalom štetom iz kl. 16.1. i 16.2. snosila bilo kakve troškove, uključujući i pravne troškove, ili ako bi bila u obvezi isplatiti bilo kakve iznose odštete trećim osobama, Korisnik veza u obvezi je Marinu obešteti u cijelosti.

### *Hitna i nepredviđena činjenja*

17. **Hitna nepredviđena činjenja** Marina može izvesti i bez prethodne suglasnosti Korisnika veza.

17.1. Hitna nepredviđena činjenja su činjenja koja je nužno izvesti radi sprječavanja nastanka štete i zaštite Plovila od oštećenja ili uništenja, održavanja stabilnosti i plovnosti, sprječavanja opasnosti za život i zdravlje ljudi, okoliš, druga plovila, opremu, instalacije i infrastrukturu luke, a ona uključuju i činjenja po naredbi mjerodavnog tijela javne vlasti.

17.2. Štetu i troškove uslijed hitnih nepredviđenih činjenja dužna je snositi ona ugovorna strana koja je odgovorna za njihov nastanak. Ako za njihov nastanak nije odgovorna ni jedna ugovorna strana ili se ne može utvrditi odgovornost ni jedne ugovorne strane, štetu i troškove snosit će ona strana koju je šteta odnosno trošak pogodio. Ugovorna strana koja je snosila štetu ili troškove hitnih nepredviđenih činjenja ima pravo na naknadu te štete i troškova od treće osobe odgovorne za njihov nastanak.

17.3. . Posebno u slučaju da Korisnik veza ne poduzme potrebne mjere da se Plovilo i oprema sačuvaju od propadanja ili od oštećenja, odnosno da se ukloni opasnost koju Plovilo ili oprema predstavljaju za ostala plovila i imovinu u krugu Marine, Marina je ovlaštena poduzeti razumne mjere nužne za otklanjanje opasnosti na rizik i o trošku odgovornog Korisnika veza te ne odgovara za tako nastalu štetu na Plovilu. Ova odredba odnosi se i na slučaj kada je radi otklanjanja opasnosti potrebno u odsutnosti Korisnika veza izvesti stručan i pravilan privez, te osigurati odgovarajuće konope i bokobrane o njegovu trošku.

17.4. Ako Korisnik veza nije prijavio promjenu podataka za kontakt sukladno kl. 11.2., Marina ne odgovara za štete i troškove koji su se mogli spriječiti da se Korisnika veza moglo pravovremeno kontaktirati.

### *Pravo zadržanja Plovila*

18. **Pravo zadržanja Plovila na vezu.** U slučaju dospjelih nenaplaćenih tražbi na Marine iz Ugovora o vezu, Korisnik veza ovlašćuje Marinu da uđe u posjed Plovila te Marina ima pravo zadržati Plovilo sa svim pripacima, i to na ugovorenom vezu ili tako da ga premjesti na drugi vez u moru ili na kopnu do potpunog namirenja neplaćene naknade za vez i ostalih tražbina iz Ugovora o vezu te tražbina nastalih u vezi s boravkom i zadržanjem Plovila na vezu nakon isteka, prestanka,



raskida ili otkaza Ugovora o vezu. Pravo zadržanja odnosi se na Plovilo u vezi kojeg je tražbina nastala, ali i na bilo koje drugo Plovilo s popisa čarter flote koje je u istom vlasništvu kao Plovilo u vezi kojeg je tražbina nastala ili koje je u vlasništvu Korisnika veza.

### *Sklapanje Ugovora o vezu*

19. Ugovor o vezu sklopljen je kada Korisnik veza prihvati ponudu Marine koja sadrži sve bitne sastojke Ugovora. Smatra se da je Korisnik veza prihvatio ponudu Marine kada je potpisao Ugovor o vezu na za to predviđenom pisanom ugovornom obrascu. U slučaju da je sporno vrijeme sklapanja Ugovora o vezu, smatra se da je Ugovor sklopljen u trenutku:

- kada je Marina zaprimila pisanu obavijest Korisnika veza da se slaže s predloženim Ugovorom, ili
- kada je Marina zaprimila potpisani primjerak Ugovora u elektroničkoj formi ili faksom, ili
- kada je Marina zaprimila potvrdu prihvata ponude iz elektroničkog sustava rezervacije veza, ili
- kada je Marina zaprimila uplatu ugovorene naknade za vez.

### *Neprenosivost Ugovora o vezu na treće osobe*

20. Ugovor o vezu Korisnik veza ne može prenijeti na treću osobu, osim ako se Marina s time izričito ne suglasi pri čemu može odrediti posebne uvjete za prijenos Ugovora.

### *Prestanak, raskid i otkaz Ugovora o vezu*

21.1. Ako je vez ustupljen u stanju neprikladnom za sigurnu uporabu ili ako za vrijeme trajanja Ugovora o vezu dospije u takvo stanje, a Marina ne otkloni nedostatke ili ne premjesti Plovilo na odgovarajući drugi vez u Marini, Korisnik veza može raskinuti Ugovor te ima pravo na naknadu štete i na povrat razmjernog dijela naknade za vez.

21.2. Marina može iz opravdanih razloga izmijeniti, reorganizirati ili privremeno obustaviti pružanje usluge nadzora Plovila na vezu i dodatnih usluga i radova iz svoje djelatnosti, što se ne smatra kršenjem obveze iz Ugovora o vezu i ne daje pravo Korisniku veza na umanjenje ili povrat dijela naknade za vez. Međutim, ako tijekom trajanja Ugovora o vezu Marina uvede takve promjene u poslovanju koje bitno i trajno umanjuju opseg ili sadržaj ugovorenih usluga, Korisnik veza ima pravo otkazati Ugovor o vezu bez obveze pridržavanja otkaznog roka te pravo na povrat razmjernog dijela naknade za vez.

21.3. Marina ima pravo na jednostrani raskid Ugovora u sljedećim slučajevima:

- ako Korisnik veza i nakon opomene Marine vez rabi protivno Ugovoru o vezu ili njegovoj namjeni, te osobito ako neovlašteno prepušta drugome uporabu veza (kl. 8.)
- ako Korisnik veza krši obvezu održavanja i opremanja Plovila (kl. 9.)
- ako Korisnik veza i nakon opomene Marine krši pravila ovih Općih uvjeta o obavljanju radova u Marini (kl. 10.)
- ako Korisnik veza i nakon opomene Marine ni u naknadnom roku ne preda Marini dokumentaciju o vlasništvu, menadžmentu i posjedu Plovila, ili ako dođe do promjena relevantnih podataka ne dostavi novu dokumentaciju (kl. 11.)
- ako tijekom trajanja Ugovora o vezu dođe do promjene vlasnika, poslovođe ili korisnika Plovila
- ako Korisnik veza ne održava primjereno osigurateljno pokriće ili ne obavijesti Marinu o bitnoj promjeni u osigurateljnom pokriću (kl. 12.)
- u ostalim slučajevima kada Marina smatra da Korisnikovo kršenje odredbi Ugovora o vezu, Općih uvjeta, Pravilnika o redu u luci, Plana prihvata i rukovanja otpadom s plovila ili pozitivnih propisa ugrožava ili može ugroziti sigurnost i red u luci, zdravlje ljudi ili zaštitu okoliša, ako Korisnik veza i nakon opomene Marine nastavi s opisanim kršenjem.

U navedenim slučajevima, uz pravo na raskid Marini pripada i pravo na naknadu tako prouzročene štete, odnosno i pravo na ugovornu kaznu ako je predviđena Cjenikom Marine.

21.4. Ako Korisnik veza krši obvezu plaćanja naknade za vez i drugih tražbina Marine iz Ugovora o vezu, Marina će ga o tome opomenuti uz ostavljanje naknadnog razumnog roka za izvršenje obveze. Ako Korisnik veza ne postupi po opomeni ni u naknadnom roku, Marina može jednostrano raskinuti Ugovor, a u svakom joj slučaju pripada pravo na zatezne kamate i naknadu štete u skladu sa Zakonom o obveznim odnosima.

21.5. Ugovor o vezu može bez posebnog obrazloženja otkazati bilo koja ugovorna strana uz otkazni rok od \_\_\_\_\_ .

*Opcija 1:* U slučaju otkaza Ugovora o vezu po ovoj klauzuli, strana koja je otkazala Ugovor dužna je platiti naknadu za prijevremeni otkaz. Naknada za prijevremeni otkaz iznosi 1/3 ugovorene, a neiskorištene naknade za vez. Ako se

Ugovor o vezu otkáže prije isteka polovine ugovorenog razdoblja, tako utvrđena naknada za prijevremeni otkaz Ugovora uvećava se za 50%.

21.6. Sve obavijesti o otkazu i raskidu ugovorne strane će međusobno dostavljati pisanim putem.

21.7. Smatrat će se da je Korisnik veza uredno obaviješten o raskidu ili otkazu kada Marina pošalje takvu pisanu obavijest na posljednju poznatu poštansku adresu ili adresu elektroničke pošte Korisnika veza odnosno njegova zastupnika.

21.8. Od trenutka kada se prema odredbama Ugovora o vezu i ovih Općih uvjeta smatra da je Korisnik veza uredno obaviješten o raskidu Ugovora, Korisnik veza je dužan ukloniti Plovilo iz Marine u roku od 8 dana. U slučaju otkaza Ugovora o vezu, Korisnik veza dužan je ukloniti Plovilo iz Marine najkasnije do isteka otkaznog roka. Za vrijeme dok Plovilo boravi na vezu nakon isteka roka od 8 dana od raskida Ugovora, odnosno nakon isteka otkaznog roka, Marina obračunava naknadu koja se po njezinu Cjeniku usluga primjenjuje na tranzitni vez, a može potraživati i ugovornu kaznu ako je predviđena Cjenikom.

21.9. Ako korisnik veza ne ukloni Plovilo sukladno kl. 21.8., Marina je ovlaštena premjestiti Plovilo na odgovarajuće mjesto izvan Marine, što ne utječe na njeno pravo da obračunava naknadu koja se po njezinu Cjeniku usluga primjenjuje na tranzitni vez i da potražuje ugovornu kaznu sukladno kl. 21.8., kao ni na njeno pravo zadržanja Plovila sukladno kl. 18.

21.10. Od trenutka raskida ili otkaza Ugovora rizik propasti i oštećenja Plovila u cijelosti je na Korisniku veza.

21.11. Ugovor o vezu automatski prestaje u slučaju propasti Plovila, čime se ne dira u pravo potraživanja naknade štete od ugovorne strane koja je odgovorna za propast Plovila.

### *Mjerodavno pravo i sudska nadležnost*

22. Na ove Opće uvjete primjenjuje se hrvatsko pravo i nadležnost sudova Republike Hrvatske.

### *Primjena Općih uvjeta*

23. Ovi se Opći uvjeti primjenjuju na sve ugovore o stalnom vezu u Marini sklopljene nakon dd.mm.gggg.



## POPIS ČARTER FLOTE BR. .... - IME/NAZIV KORISNIKA VEZA

R. br.	Plovilo	Upisani vlasnik	Hipotekarni vjerovnik	Osiguranje	Vež	Ugovorno razdoblje	Godišnja naknada za vež	Naknada za vež pro rata
	<p>Ime: Registarska oznaka: Zastava: Tip: Brodogradilište / model: Materijal: Duljina: Širina: Težina: Gaz: Namjena: Godina gradnje: Pogonski stroj(evi) - vrsta / proizvođač / snaga:</p>	<p>Ime i prezime / naziv pravne osobe: OIB: Adresa prebivališta / sjedišta: Država:</p>	<p>Naziv: Adresa poslovnog sjedišta: Država:</p>	<p>Osiguratelj: Razdoblje osiguranja: Osigurana vrijednost za trup, stroj i opremu (kasko): Limit osiguranja odgovornosti prema trećima:</p>	<p>Mjesto za vež broj: Na gatu broj: Duljina: Širina:</p>			



**UGOVOR O STALNOM VEZU ZA PLOVILA IZ  
ČARTER FLOTE BR. ....  
USV 03 - Model I: najam za čarter**

**Članak 1.**

**Ugovorne strane**

(OUSV, kl. 1.)

1.1. **Marina** ....., adresa, OIB (u daljnjem tekstu: Marina)

1.2. **Korisnik veza**

Ime i prezime / naziv pravne osobe

OIB:

Adresa prebivališta / sjedišta:

Država:

Broj putovnice / osobne iskaznice:

Telefon 1:

Telefon 2:

Email 1:

Email 2:

**Zastupan po**

Ime i prezime:

Adresa prebivališta / sjedišta:

Država:

Broj putovnice / osobne iskaznice:

Telefon 1:

Telefon 2:

E-mail 1:

E-mail 2:

**Članak 2.**

**Razdoblje ugovora**

2.1. Ugovor se sklapa za razdoblje od.... do....

2.2. Strane su suglasne da se istekom ugovorenog razdoblja Ugovor prešutno obnavlja na sljedeće ugovorno razdoblje od godinu dana, ako ni jedna strana u roku od..... dana prije isteka ugovorenog razdoblja pisanim putem ne obavijesti drugu stranu da ne želi obnoviti Ugovor.

2.3. Prešutna obnova ovog Ugovora podrazumijeva primjenu jednakih uvjeta ugovora, izuzev promjena navedenih pod čl. 5.4. i 5.5. (izmjena Marininih Općih uvjeta, Cjenika i Pravilnika).

### **Članak 3.**

#### **Naknada za vez**

(OUSV, kl. 13., 21.4.)

3.1. Iznos za ugovoreno razdoblje: .....

3.2. U slučaju obnove Ugovora sukladno čl. 2.2. utvrđuje se naknada za vez za sljedeće ugovorno razdoblje prema Cjeniku usluga važećem u vrijeme obnove Ugovora.

3.3. Dospijeće i način plaćanja: .....

### **Članak 4.**

#### **Ugovorene usluge**

Ustupanje mjesta za vez

Uporaba brodskih ležaljki i podmetača te ostale opreme za suhi vez

### **Članak 5.**

#### **Sastavni dijelovi Ugovora**

5.1. Sastavni dio ovog Ugovora čine:

- Popis čarter flote br.....
- Opći uvjeti ugovora o stalnom vezu u Marini za plovila čarter flote, uz isključenje klauzula 6., 7., 11.4., 15.3., 15.4., 15.5. i 21.2.
- Pravilnik o redu u luci
- Plan za prihvat i rukovanje otpadom s plovnih objekata
- Cjenik usluga
- Protokoli Marine iz kl. 14. Općih uvjeta ugovora o stalnom vezu u Marini za plovila iz čarter flote.

5.2. Akti Marine koji čine sastavni dio Ugovora objavljeni su na mrežnim stranicama Marine, a mogu se dobiti na uvid i na drugi uobičajeni način, primjerice, elektronskom poštom, uvidom u sjedištu Marine, uručivanjem pisanog primjerka i slično.

5.3. Korisnik veza potpisom ovog Ugovora potvrđuje da je upoznat sa sadržajem svih navedenih akata koji čine sastavni dio ovog Ugovora.



5.4. Marina je ovlaštena jednostrano izmijeniti Opće uvjete i Cjenik usluga, a o tome je dužna obavijestiti Korisnika veza. Na Ugovor o vezu do isteka tekućeg ugovornog razdoblja primjenjuju se Opći uvjeti i Cjenik usluga koji su bili na snazi u vrijeme sklapanja odnosno obnove Ugovora. U slučaju prešutnog obnavljanja Ugovora za novo ugovorno razdoblje vrijede Opći uvjeti i Cjenik usluga koji su na snazi u trenutku prešutne obnove, pod uvjetom da je Korisnik veza o njima obaviješten najmanje 30 dana prije isteka roka iz čl. 2.2. ovog Ugovora.

*\*Opcija: 5.4.a. Korisnik veza može u roku od 15 dana od objave novih Općih uvjeta i Cjenika usluga izjaviti da pristaje da se na Ugovor odmah primjenjuju izmijenjeni Opći uvjeti i Cjenik usluga.*

5.5. Pravilnik o redu u luci i Plan za prihvat i rukovanje otpadom s plovnih objekata imaju narav upravnih akata koje Marina donosi temeljem zakonskih javnih ovlasti. Stoga je Korisnik veza upoznat s mogućnošću jednostrane izmjene ovih akata, te ga oni obvezuju trenutkom njihove objave. Navedeni akti objavljuju se na mrežnim stranicama Marine, a mogu se dobiti na uvid i na drugi uobičajeni način, primjerice, elektronskom poštom, uvidom u sjedištu Marine, uručivanjem pisanog primjerka i slično. Međutim, ako takva izmjena ovih akata prouzroči znatne dodatne obveze ili troškove na teret Korisnika veza, on je slobodan jednostrano otkazati Ugovor o vezu uz otkazni rok od 30 dana te u tom slučaju ne podliježe eventualnoj obvezi plaćanja ugovorne kazne, penala, naknade za prijevremeni otkaz ugovora ili sličnoj nepovoljnoj ugovornoj posljedici.

## Članak 6.

### Ugovorene opcije

Ugovaraju se sljedeće opcije predviđene Općim uvjetima ugovora o stalnom vezu:

- Kl. 10. Opcija (1 ili 2?)
- Kl. 21.5. Opcija 1  da  ne

## Članak 7.

### Mjerodavno pravo i sudska nadležnost

7.1. Na ovaj Ugovor se primjenjuje hrvatsko pravo.

7.2.

*Opcija 1:* Sve sporove iz ovog Ugovora strane će nastojati riješiti mirnim putem, a ako to ne uspiju ugovara se nadležnost Trgovačkog suda u .....

*Opcija 2:* Svi sporovi koji proizlaze iz ovog Ugovora, uključujući i sporove koji se odnose na pitanja njegova valjanog nastanka, povrede ili prestanka, kao i na pravne učinke koji iz toga proistječu pokušat će se riješiti mirenjem pri Centru za mirenje Hrvatske gospodarske komore.

Ako ti sporovi ne budu riješeni mirenjem u roku od [30] dana nakon podnošenja prijedloga za pokretanje postupka mirenja ili u drugom roku o kojem se ugovorne strane dogovore, oni će se konačno riješiti arbitražnim postupkom u skladu s Pravilnikom o arbitraži pri Stalnom arbitražnom sudištu Hrvatske gospodarske komore (Zagrebačkim pravilima).

*Opcija 3:* Svi sporovi koji proizlaze iz ovog Ugovora, uključujući i sporove koji se odnose na pitanja njegova valjanog nastanka, povrede ili prestanka, kao i na pravne učinke koji iz toga proistječu pokušat će se riješiti mirenjem pri Centru za mirenje Hrvatske gospodarske komore.

Ako ti sporovi ne budu riješeni mirenjem u roku od [30] dana nakon podnošenja prijedloga za pokretanje postupka mirenja ili u drugom roku o kojem se stranke dogovore, rješavat će se pred nadležnim Trgovačkim sudom u.....

*Opcija 4:* Svi sporovi koji proizlaze iz ovog Ugovora, uključujući i sporove koji se odnose na pitanja njegova valjanog nastanka, povrede ili prestanka, kao i na pravne učinke koji iz toga proistječu konačno će se riješiti arbitražnim postupkom u skladu s Pravilnikom o arbitraži pri Stalnom arbitražnom sudištu Hrvatske gospodarske komore (Zagrebačkim pravilima).

## Članak 8.

### Stupanje na snagu

(OUSV, kl. 19.)

Ovaj Ugovor stupa na snagu u trenutku kada ga je Korisnik veza potpisao, čime potvrđuje da je u cijelosti razumio sadržaj Ugovora i njegovih sastavnih dijelova te da slobodne volje prihvaća sva prava i obveze koje iz njega proizlaze.

Mjesto (adresa Marine), datum.....

Korisnik veza

Marina

**UGOVOR O STALNOM VEZU ZA PLOVILA IZ  
ČARTER FLOTE BR. ....  
USV 03 - Model II: najam + nadzor za čarter**

**Članak 1.**

**Ugovorne strane  
(OUSV, kl. 1.)**

1.1. **Marina .....**, adresa, OIB (u daljnjem tekstu: Marina)

1.2. **Korisnik veza**

Ime i prezime / naziv pravne osobe:

OIB:

Adresa prebivališta / sjedišta:

Država:

Broj putovnice / osobne iskaznice:

Telefon 1:

Telefon 2:

Email 1:

Email 2:

**Zastupan po**

Ime i prezime:

Adresa prebivališta / sjedišta:

Država:

Broj putovnice / osobne iskaznice:

Telefon 1:

Telefon 2:

E-mail 1:

E-mail 2:

**Članak 2.**

**Razdoblje ugovora**

2.1. Ugovor se sklapa za razdoblje od.... do.....

2.2. Strane su suglasne da se istekom ugovorenog razdoblja Ugovor prešutno obnavlja na sljedeće ugovorno razdoblje od godinu dana, ako ni jedna strana u roku od..... dana prije isteka ugovorenog razdoblja pisanim putem ne obavijesti drugu stranu da ne želi obnoviti Ugovor.

2.3. Prešutna obnova ovog Ugovora podrazumijeva primjenu jednakih uvjeta ugovora, izuzev promjena navedenih pod čl. 6.4. i 6.5. (izmjena Marininih Općih uvjeta, Cjenika i Pravilnika).

### **Članak 3.**

#### **Naknada za vez**

(OUSV, kl. 13., 21.4.)

3.1. Iznos za ugovoreno razdoblje: .....

3.2. U slučaju obnove Ugovora sukladno čl. 2.2. utvrđuje se naknada za vez za sljedeće ugovorno razdoblje prema Cjeniku usluga važećem u vrijeme obnove Ugovora.

3.3. Dospijeće i način plaćanja: .....

### **Članak 4.**

#### **Ugovorene usluge**

- Ustupanje mjesta za vez
- Nadziranje plovila na vezu
- Uporaba brodskih ležaljki i podmetača te ostale opreme za suhi vez
- Polog ključeva plovila na recepciji Marine

### **Članak 5.**

#### **Ključevi, isprave Plovila, popis inventara**

(OUSV, kl. 11.3., 11.4., 15.4.)

Ugovara se:

- predaja ključeva Plovila       Da                       Ne
- predaja isprava Plovila       Da                       Ne
- sastavljanje i predaja popisa inventara i opreme Plovila       Da                       Ne

## Članak 6. Sastavni dijelovi Ugovora

6.1. Sastavni dio ovog Ugovora čine:

- Popis charter flote br. ....
- Opći uvjeti ugovora o stalnom vezu u Marini za plovila charter flote uz isključenje klauzula 7. i 15.5.
- Pravilnik o redu u luci
- Plan za prihvat i rukovanje otpadom s plovnih objekata
- Cjenik usluga
- Protokoli Marine iz kl. 14. Općih uvjeta ugovora o stalnom vezu u Marini za plovila iz charter flote.

6.2. Akti Marine koji čine sastavni dio Ugovora objavljeni su na mrežnim stranicama Marine, a mogu se dobiti na uvid i na drugi uobičajeni način, primjerice, elektronskom poštom, uvidom u sjedištu Marine, uručivanjem pisanog primjerka i slično.

6.3. Korisnik veza potpisom ovog Ugovora potvrđuje da je upoznat sa sadržajem svih navedenih akata koji čine sastavni dio ovog Ugovora.

6.4. Marina je ovlaštena jednostrano izmijeniti Opće uvjete i Cjenik usluga, a o tome je dužna obavijestiti Korisnika veza. Na Ugovor o vezu do isteka tekućeg ugovornog razdoblja primjenjuju se Opći uvjeti i Cjenik usluga koji su bili na snazi u vrijeme sklapanja odnosno obnove Ugovora. U slučaju prešutnog obnavljanja Ugovora za novo ugovorno razdoblje vrijede Opći uvjeti i Cjenik usluga koji su na snazi u trenutku prešutne obnove, pod uvjetom da je Korisnik veza o njima obaviješten najmanje 30 dana prije isteka roka iz čl. 2.2. ovog Ugovora.

*\*Opcija: 6.4.a. Korisnik veza može u roku od 15 dana od objave novih Općih uvjeta i Cjenika usluga izjaviti da pristaje da se na Ugovor odmah primjenjuju izmijenjeni Opći uvjeti i Cjenik usluga.*

6.5. Pravilnik o redu u luci i Plan za prihvat i rukovanje otpadom s plovnih objekata imaju narav upravnih akata koje Marina donosi temeljem zakonskih javnih ovlasti. Stoga je Korisnik veza upoznat s mogućnošću jednostrane izmjene ovih akata, te ga oni obvezuju trenutkom njihove objave. Navedeni akti objavljuju se na mrežnim stranicama Marine, a mogu se dobiti na uvid i na drugi uobičajeni način, primjerice, elektronskom poštom, uvidom u sjedištu Marine, uručivanjem pisanog primjerka i slično. Međutim, ako takva izmjena ovih akata prouzroči

znatne dodatne obveze ili troškove na teret Korisnika veza, on je slobodan jednostrano otkazati Ugovor o vezu uz otkazni rok od 30 dana te u tom slučaju ne podliježe eventualnoj obvezi plaćanja ugovorne kazne, penala, naknade za prijevremeni otkaz ugovora ili sličnoj nepovoljnoj ugovornoj posljedici.

## Članak 7. Ugovorene opcije

Ugovaraju se sljedeće opcije predviđene Općim uvjetima ugovora o stalnom vezu:

- Kl. 6.8.            Opcija (*1 ili 2?*)
- Kl. 10.            Opcija (*1 ili 2?*)
- Kl. 21.5.          Opcija 1    da    ne

## Članak 8. Mjerodavno pravo i sudska nadležnost

8.1. Na ovaj Ugovor se primjenjuje hrvatsko pravo.

8.2.

*Opcija 1:* Sve sporove iz ovog Ugovora strane će nastojati riješiti mirnim putem, a ako to ne uspiju ugovara se nadležnost Trgovačkog suda u .....

*Opcija 2:* Svi sporovi koji proizlaze iz ovog Ugovora, uključujući i sporove koji se odnose na pitanja njegova valjanog nastanka, povrede ili prestanka, kao i na pravne učinke koji iz toga proistječu pokušat će se riješiti mirenjem pri Centru za mirenje Hrvatske gospodarske komore.

Ako ti sporovi ne budu riješeni mirenjem u roku od [30] dana nakon podnošenja prijedloga za pokretanje postupka mirenja ili u drugom roku o kojem se ugovorne strane dogovore, oni će se konačno riješiti arbitražnim postupkom u skladu s Pravilnikom o arbitraži pri Stalnom arbitražnom sudištu Hrvatske gospodarske komore (Zagrebačkim pravilima).

*Opcija 3:* Svi sporovi koji proizlaze iz ovog Ugovora, uključujući i sporove koji se odnose na pitanja njegova valjanog nastanka, povrede ili prestanka, kao i na pravne učinke koji iz toga proistječu pokušat će se riješiti mirenjem pri Centru za mirenje Hrvatske gospodarske komore.

Ako ti sporovi ne budu riješeni mirenjem u roku od [30] dana nakon podnošenja prijedloga za pokretanje postupka mirenja ili u drugom roku o kojem se stranke dogovore, rješavat će se pred nadležnim Trgovačkim sudom u.....

*Opcija 4:* Svi sporovi koji proizlaze iz ovog Ugovora, uključujući i sporove koji se odnose na pitanja njegova valjanog nastanka, povrede ili prestanka, kao i na pravne učinke koji iz toga proistječu konačno će se riješiti arbitražnim postupkom u skladu s Pravilnikom o arbitraži pri Stalnom arbitražnom sudištu Hrvatske gospodarske komore (Zagrebačkim pravilima).

### **Članak 9.**

#### **Stupanje na snagu**

(OUSV, kl. 19.)

Ovaj Ugovor stupa na snagu u trenutku kada ga je Korisnik veza potpisao, čime potvrđuje da je u cijelosti razumio sadržaj Ugovora i njegovih sastavnih dijelova te da slobodne volje prihvaća sva prava i obveze koje iz njega proizlaze.

Mjesto (adresa Marine), datum.....

Korisnik veza

Marina





**UGOVOR O STALNOM VEZU ZA PLOVILA IZ  
ČARTER FLOTE BR. ....  
USV 03 - Model III: najam + nadzor + dodatne usluge i  
radovi za čarter**

**Članak 1.**

**Ugovorne strane**

(OUSV, kl. 1.)

1.1. **Marina** ....., adresa, OIB (u daljnjem tekstu: Marina)

1.2. **Korisnik veza**

Ime i prezime / naziv pravne osobe:

OIB:

Adresa prebivališta / sjedišta:

Država:

Broj putovnice / osobne iskaznice:

Telefon 1:

Telefon 2:

Email 1:

Email 2:

**Zastupan po**

Ime i prezime:

Adresa prebivališta / sjedišta:

Država:

Broj putovnice / osobne iskaznice:

Telefon 1:

Telefon 2:

E-mail 1:

E-mail 2:

**Članak 2.**

**Razdoblje ugovora**

2.1. Ugovor se sklapa za razdoblje od.... do.....

2.2. Strane su suglasne da se istekom ugovorenog razdoblja Ugovor prešutno obnavlja na sljedeće ugovorno razdoblje od godinu dana, ako ni jedna strana u roku od..... dana prije isteka ugovorenog razdoblja pisanim putem ne obavijesti drugu stranu da ne želi obnoviti Ugovor.

2.3. Prešutna obnova ovog Ugovora podrazumijeva primjenu jednakih uvjeta ugovora, izuzev promjena navedenih pod čl. 6.4. i 6.5. (izmjena Marininih Općih uvjeta, Cjenika i Pravilnika). Opseg ugovorenih usluga Marine prilikom prešutne obnove Ugovora jednak je onome iz čl. 4.1., a eventualne naknadno ugovorene dodatne usluge i radovi iz prethodnog razdoblja ne obnavljaju se.

### **Članak 3.**

#### **Naknada za vez**

(OUSV, kl. 13., 21.4.)

3.1. Iznos za ugovoreno razdoblje: .....

3.2. U slučaju obnove Ugovora sukladno čl. 2.2. utvrđuje se naknada za vez za sljedeće ugovorno razdoblje prema Cjeniku usluga važećem u vrijeme obnove Ugovora.

3.3. Dospijeće i način plaćanja: .....

### **Članak 4.**

#### **Ugovorene usluge**

4.1.  Ustupanje mjesta za vez

Nadziranje plovila na vezu

Dodatne usluge i radovi

Pranje podvodnog dijela trupa plovila visokotlačnom pumpom

Uporaba dizalice / travel lifta

Uporaba brodskih ležaljki i podmetača te ostale opreme za suhi vez

Polog ključeva plovila na recepciji Marine

Ostalo

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

4.2. Ovaj Ugovor primjenjuje se i na dodatne usluge i radove iz djelokruga Marine koje su naknadno ugovorene za vrijeme trajanja ovog Ugovora. Naknada za te usluge obračunava se po Cjeniku usluga važećem u vrijeme kad je usluga ugovorena, a dospijeva na plaćanje odmah po izvršenoj usluzi.

## Članak 5.

### Ključevi, isprave Plovila, popis inventara

(OUSV, 11.3., 11.4., 15.4.)

Ugovara se:

- predaja ključeva Plovila  Da  Ne
- predaja isprava Plovila  Da  Ne
- sastavljanje i predaja popisa inventara i opreme Plovila  Da  Ne

## Članak 6.

### Sastavni dijelovi Ugovora

6.1. Sastavni dio ovog Ugovora čine:

- Popis čarter flote br. ....
- Opći uvjeti ugovora o stalnom vezu u Marini za plovila čarter flote
- Pravilnik o redu u luci
- Plan za prihvat i rukovanje otpadom s plovnih objekata
- Cjenik usluga
- Protokoli Marine iz kl. 14. Općih uvjeta ugovora o stalnom vezu u Marini za plovila iz čarter flote.

6.2. Akti koji čine sastavni dio Ugovora objavljeni su na mrežnim stranicama Marine, a mogu se dobiti na uvid i na drugi uobičajeni način, primjerice, elektronskom poštom, uvidom u sjedištu Marine, uručivanjem pisanog primjerka i slično.

6.3. Korisnik veza potpisom ovog Ugovora potvrđuje da je upoznat sa sadržajem svih navedenih akata koji čine sastavni dio ovog Ugovora.

6.4. Marina je ovlaštena jednostrano izmijeniti Opće uvjete i Cjenik usluga, a o tome je dužna obavijestiti Korisnika veza. Na Ugovor o vezu do isteka tekućeg ugovornog razdoblja primjenjuju se Opći uvjeti i Cjenik usluga koji su bili na snazi u vrijeme sklapanja odnosno obnove Ugovora. U slučaju prešutnog obnavljanja Ugovora za novo ugovorno razdoblje vrijede Opći uvjeti i Cjenik usluga koji su na snazi u trenutku prešutne obnove, pod uvjetom da je Korisnik veza o njima obaviješten najmanje 30 dana prije isteka roka iz čl. 2.2. ovog Ugovora.

*\*Opcija: 6.4.a. Korisnik veza može u roku od 15 dana od objave novih Općih uvjeta i Cjenika usluga izjaviti da pristaje da se na Ugovor odmah primjenjuju izmijenjeni Opći uvjeti i Cjenik usluga.*

6.5. Pravilnik o redu u luci i Plan za prihvat i rukovanje otpadom s plovnih objekata imaju narav upravnih akata koje Marina donosi temeljem zakonskih javnih ovlasti. Stoga je Korisnik veza upoznat s mogućnošću jednostrane izmjene ovih akata, te ga oni obvezuju trenutkom njihove objave. Navedeni akti objavljuju se na mrežnim stranicama Marine, a mogu se dobiti na uvid i na drugi uobičajeni način, primjerice, elektronskom poštom, uvidom u sjedištu Marine, uručivanjem pisanog primjerka i slično. Međutim, ako takva izmjena ovih akata prouzroči znatne dodatne obveze ili troškove na teret Korisnika veza, on je slobodan jednostrano otkazati Ugovor o vezu uz otkazni rok od 30 dana te u tom slučaju ne podliježe eventualnoj obvezi plaćanja ugovorne kazne, penala, naknade za prijevremeni otkaz ugovora ili sličnoj nepovoljnoj ugovornoj posljedici.

## Članak 7.

### Ugovorene opcije

Ugovaraju se sljedeće opcije predviđene Općim uvjetima ugovora o stalnom vezu:

- Kl. 6.8. Opcija (1 ili 2?)
- Kl. 10. Opcija (1 ili 2?)
- Kl. 21.5. Opcija 1  da  ne

## Članak 8.

### Mjerodavno pravo i sudska nadležnost

8.1. Na ovaj Ugovor se primjenjuje hrvatsko pravo.

8.2.

*Opcija 1: Sve sporove iz ovog Ugovora strane će nastojati riješiti mirnim putem, a ako to ne uspiju ugovara se nadležnost Trgovačkog suda u .....*

*Opcija 2: Svi sporovi koji proizlaze iz ovog Ugovora, uključujući i sporove koji se odnose na pitanja njegova valjanog nastanka, povrede ili prestanka, kao i na pravne učinke koji iz toga proistječu pokušat će se riješiti mirenjem pri Centru za mirenje Hrvatske gospodarske komore.*

Ako ti sporovi ne budu riješeni mirenjem u roku od [30] dana nakon podnošenja prijedloga za pokretanje postupka mirenja ili u drugom roku o kojem se ugovorne strane dogovore, oni će se konačno riješiti arbitražnim postupkom u skladu s Pravilnikom o arbitraži pri Stalnom arbitražnom sudištu Hrvatske gospodarske komore (Zagrebačkim pravilima).

*Opcija 3:* Svi sporovi koji proizlaze iz ovog Ugovora, uključujući i sporove koji se odnose na pitanja njegova valjanog nastanka, povrede ili prestanka, kao i na pravne učinke koji iz toga proistječu pokušat će se riješiti mirenjem pri Centru za mirenje Hrvatske gospodarske komore.

Ako ti sporovi ne budu riješeni mirenjem u roku od [30] dana nakon podnošenja prijedloga za pokretanje postupka mirenja ili u drugom roku o kojem se stranke dogovore, rješavat će se pred nadležnim Trgovačkim sudom u..... .

*Opcija 4:* Svi sporovi koji proizlaze iz ovog Ugovora, uključujući i sporove koji se odnose na pitanja njegova valjanog nastanka, povrede ili prestanka, kao i na pravne učinke koji iz toga proistječu konačno će se riješiti arbitražnim postupkom u skladu s Pravilnikom o arbitraži pri Stalnom arbitražnom sudištu Hrvatske gospodarske komore (Zagrebačkim pravilima).

## Članak 9.

### Stupanje na snagu

(OUSV, kl. 19.)

Ovaj Ugovor stupa na snagu u trenutku kada ga je Korisnik veza potpisao, čime potvrđuje da je u cijelosti razumio sadržaj Ugovora i njegovih sastavnih dijelova te da slobodne volje prihvaća sva prava i obveze koje iz njega proizlaze.

Mjesto (adresa Marine), datum.....

Korisnik veza

Marina



## UGOVOR O STALNOM VEZU ZA PLOVILA IZ ČARTER FLOTE BR. ....

USV 03 - Model IV: najam + dodatne usluge i radovi za čarter

### Članak 1.

#### Ugovorne strane

(OUSV, kl. 1)

1.1. **Marina** ....., adresa, OIB (u daljnjem tekstu: Marina)

1.2. **Korisnik veza**

Ime i prezime / naziv pravne osobe:

OIB:

Adresa prebivališta / sjedišta:

Država:

Broj putovnice / osobne iskaznice:

Telefon 1:

Telefon 2:

Email 1:

Email 2:

#### Zastupan po

Ime i prezime:

Adresa prebivališta / sjedišta:

Država:

Broj putovnice / osobne iskaznice:

Telefon 1:

Telefon 2:

E-mail 1:

E-mail 2:

### Članak 2.

#### Razdoblje ugovora

2.1. Ugovor se sklapa za razdoblje od.... do.....

2.2. Strane su suglasne da se istekom ugovorenog razdoblja Ugovor prešutno obnavlja na sljedeće ugovorno razdoblje od godinu dana, ako ni jedna strana u roku od..... dana prije isteka ugovorenog razdoblja pisanim putem ne obavijesti drugu stranu da ne želi obnoviti Ugovor.

2.3. Prešutna obnova ovog Ugovora podrazumijeva primjenu jednakih uvjeta ugovora, izuzev promjena navedenih pod čl. 7.4. i 7.5. (izmjena Marininih Općih uvjeta, Cjenika i Pravilnika). Opseg ugovorenih usluga Marine prilikom prešutne obnove Ugovora jednak je onome iz čl. 6.1., a eventualne naknadno ugovorene dodatne usluge i radovi iz prethodnog razdoblja ne obnavljaju se.

### **Članak 3.**

#### **Naknada za vez**

(OUSV, kl. 13., 21.4.)

3.1. Iznos za ugovoreno razdoblje: .....

3.2. U slučaju obnove Ugovora sukladno čl. 4.2. utvrđuje se naknada za vez za sljedeće ugovorno razdoblje prema Cjeniku usluga važećem u vrijeme obnove Ugovora.

3.3. Dospijeće i način plaćanja: .....

### **Članak 4.**

#### **Ugovorene usluge**

4.1.  Ustupanje mjesta za vez

Dodatne usluge i radovi

Pranje podvodnog dijela trupa plovila visokotlačnom pumpom

Uporaba dizalice / travel lifta

Uporaba brodskih ležaljki i podmetača te ostale opreme za suhi vez

Polog ključeva plovila na recepciji Marine

Ostalo

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

4.2. Ovaj Ugovor primjenjuje se i na dodatne usluge i radove iz djelokruga Marine koje su naknadno ugovorene za vrijeme trajanja ovog Ugovora. Naknada za te usluge obračunava se po Cjeniku usluga važećem u vrijeme kad je usluga ugovorena, a dostiže na plaćanje odmah po izvršenoj usluzi.



## Članak 5. Sastavni dijelovi Ugovora

5.1. Sastavni dio ovog Ugovora čine:

- Popis čarter flote br. ....
- Opći uvjeti ugovora o stalnom vezu u Marini za plovila čarter flote, uz isključenje klauzula 6., 11.4., 15.3., 15.4., 21.2.
- Pravilnik o redu u luci
- Plan za prihvat i rukovanje otpadom s plovnih objekata
- Cjenik usluga
- Protokoli Marine iz kl. 14. Općih uvjeta ugovora o stalnom vezu u Marini za plovila čarter flote.

5.2. Akti koji čine sastavni dio Ugovora objavljeni su na mrežnim stranicama Marine, a mogu se dobiti na uvid i na drugi uobičajeni način, primjerice, elektronskom poštom, uvidom u sjedištu Marine, uručivanjem pisanog primjerka i slično.

5.3. Korisnik veza potpisom ovog Ugovora potvrđuje da je upoznat sa sadržajem svih navedenih akata koji čine sastavni dio ovog Ugovora.

5.4. Marina je ovlaštena jednostrano izmijeniti Opće uvjete i Cjenik usluga, a o tome je dužna obavijestiti Korisnika veza. Na Ugovor o vezu do isteka tekućeg ugovornog razdoblja primjenjuju se Opći uvjeti i Cjenik usluga koji su bili na snazi u vrijeme sklapanja odnosno obnove Ugovora. U slučaju prešutnog obnavljanja Ugovora za novo ugovorno razdoblje vrijede Opći uvjeti i Cjenik usluga koji su na snazi u trenutku prešutne obnove, pod uvjetom da je Korisnik veza o njima obaviješten najmanje 30 dana prije isteka roka iz čl. 4.2. ovog Ugovora.

*\*Opcija: 5.4.a. Korisnik veza može u roku od 15 dana od objave novih Općih uvjeta i Cjenika usluga izjaviti da pristaje da se na Ugovor odmah primjenjuju izmijenjeni Opći uvjeti i Cjenik usluga.*

5.5. Pravilnik o redu u luci i Plan za prihvat i rukovanje otpadom s plovnih objekata imaju narav upravnih akata koje Marina donosi temeljem zakonskih javnih ovlasti. Stoga je Korisnik veza upoznat s mogućnošću jednostrane izmjene ovih akata, te ga oni obvezuju trenutkom njihove objave. Navedeni akti objavljuju se na mrežnim stranicama Marine, a mogu se dobiti na uvid i na drugi uobičajeni način, primjerice, elektronskom poštom, uvidom u sjedištu Marine, uručivanjem

pisanog primjerka i slično. Međutim, ako takva izmjena ovih akata prouzroči znatne dodatne obveze ili troškove na teret Korisnika veza, on je slobodan jednostrano otkazati Ugovor o vezu uz otkazni rok od 30 dana te u tom slučaju ne podliježe eventualnoj obvezi plaćanja ugovorne kazne, penala, naknade za prijevremeni otkaz ugovora ili sličnoj nepovoljnoj ugovornoj posljedici.

## **Članak 6.**

### **Ugovorene opcije**

Ugovaraju se sljedeće opcije predviđene Općim uvjetima ugovora o stalnom vezu:

- Kl. 10.      Opcija (1 ili 2?)
- Kl. 21.5.    Opcija 1    da    ne

## **Članak 7.**

### **Mjerodavno pravo i sudska nadležnost**

7.1. Na ovaj Ugovor se primjenjuje hrvatsko pravo.

7.2.

*Opcija 1:* Sve sporove iz ovog Ugovora strane će nastojati riješiti mirnim putem, a ako to ne uspiju ugovara se nadležnost Trgovačkog suda u .....

*Opcija 2:* Svi sporovi koji proizlaze iz ovog Ugovora, uključujući i sporove koji se odnose na pitanja njegova valjanog nastanka, povrede ili prestanka, kao i na pravne učinke koji iz toga proistječu pokušat će se riješiti mirenjem pri Centru za mirenje Hrvatske gospodarske komore.

Ako ti sporovi ne budu riješeni mirenjem u roku od [30] dana nakon podnošenja prijedloga za pokretanje postupka mirenja ili u drugom roku o kojem se ugovorne strane dogovore, oni će se konačno riješiti arbitražnim postupkom u skladu s Pravilnikom o arbitraži pri Stalnom arbitražnom sudištu Hrvatske gospodarske komore (Zagrebačkim pravilima).

*Opcija 3:* Svi sporovi koji proizlaze iz ovog Ugovora, uključujući i sporove koji se odnose na pitanja njegova valjanog nastanka, povrede ili prestanka, kao i na pravne učinke koji iz toga proistječu pokušat će se riješiti mirenjem pri Centru za mirenje Hrvatske gospodarske komore.

Ako ti sporovi ne budu riješeni mirenjem u roku od [30] dana nakon podnošenja prijedloga za pokretanje postupka mirenja ili u drugom roku o kojem se stranke dogovore, rješavat će se pred nadležnim Trgovačkim sudom u..... .

*Opcija 4:* Svi sporovi koji proizlaze iz ovog Ugovora, uključujući i sporove koji se odnose na pitanja njegova valjanog nastanka, povrede ili prestanka, kao i na pravne učinke koji iz toga proistječu konačno će se riješiti arbitražnim postupkom u skladu s Pravilnikom o arbitraži pri Stalnom arbitražnom sudištu Hrvatske gospodarske komore (Zagrebačkim pravilima).

### **Članak 8.**

#### **Stupanje na snagu**

(OUSV, kl. 19.)

Ovaj Ugovor stupa na snagu u trenutku kada ga je Korisnik veza potpisao, čime potvrđuje da je u cijelosti razumio sadržaj Ugovora i njegovih sastavnih dijelova te da slobodne volje prihvaća sva prava i obveze koje iz njega proizlaze.

Mjesto (adresa Marine), datum.....

Korisnik veza

Marina



**Doc. dr. sc. Adriana Vincenca Padovan**

Jadranski zavod Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti

## OGLEDNE KLAUZULE ZA OSIGURANJE ODGOVORNOSTI MARINA I DRUGIH PRUŽATELJA USLUGE NAUTIČKOG VEZA\*

---

\* Ove ogleadne klauzule osiguranja rezultat su znanstvenog istraživanja i rada na projektu Jadranskog zavoda Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti pod nazivom: Razvoj suvremenog pravnog i osigurateljnog režima za hrvatske marine – unapređenje konkurentnosti, sigurnosti, sigurnosne zaštite i zaštite morskog okoliša (DELICROMAR), koji je financirala Hrvatska zaklada za znanost (HRZZ-UIP-2013-11-3061), [www.delicromar.hazu.hr](http://www.delicromar.hazu.hr).

Ogleadne klauzule osmišljene su kao preporuka hrvatskim osiguravajućim društvima za standardizaciju općih uvjeta osiguranja odgovornosti marina i drugih pružatelja usluga nautičkog veza s ciljem ujednačavanja relevantnog autonomnog prava osiguranja i njegova usklađivanja s autonomnim pravom marina te s najnovijim zakonskim prijedlogom izmjena i dopunama Pomorskog zakonika Republike Hrvatske iz kolovoza 2018. godine. Klauzule su sastavljene pod pretpostavkom primjene hrvatskog prava na ugovor o osiguranju te uz uvažavanje dosad postignutog stupnja standardizacije autonomnog prava osiguranja u predmetu osiguranja odgovornosti marina i drugih pružatelja usluga nautičkog veza.

Oglednim klauzulama nisu obuhvaćene sljedeće skupine odredbi ugovora o osiguranju:

- premija osiguranja (obračun premije, dospijeće, način plaćanja, bonus/malus, posljedice neplaćanja premije);
- trajanje osiguranja (početak i prestanak učinka osiguranja);
- rješavanje sporova iz ugovora o osiguranju i nadležnost;
- klauzule o obaviještenosti ugovaratelja osiguranja;
- klauzule o zaštiti osobnih podataka;
- utjecaj stečaja na osiguranje;
- prijenos ugovora o osiguranju i isplata osigurnine drugome.

U pogledu navedenih odredbi nema posebnih zahtjeva koji bi bili specifični za osiguranje odgovornosti marine (i drugih pružatelja usluge nautičkog veza). Ove se skupine odredbi ne bi trebale bitno razlikovati od uobičajenih uvjeta ostalih vrsta osiguranja odgovornosti prisutnih na hrvatskom tržištu osiguranja, pa nije uočena potreba za izradom posebnih oglednih klauzula u okviru ovog prijedloga standardizacije autonomnog prava osiguranja.

## OGLEDNE KLAUZULE ZA OSIGURANJE ODGOVORNOSTI MARINA I DRUGIH PRUŽATELJA USLUGE NAUTIČKOG VEZA

**1. Ugovaratelj osiguranja** je osoba koja je s osigurateljem sklopila ugovor o osiguranju i preuzela obveze iz tog ugovora kako je to uređeno ovim klauzulama osiguranja.

**2. Osiguranik je:**

- koncesionar luke nautičkog turizma (marine), tj. pravna ili fizička osoba koja temeljem ugovora o koncesiji komercijalno iskorištava marinu i odgovorna je za upravljanje marinom, njeno održavanje prema namjeni luke i zahtjevima sigurnosti plovidbe u njoj, ili
- koncesionar sportske luke, tj. sportska udruga koja je temeljem ugovora o koncesiji odgovorna za upravljanje sportskom lukom, njeno održavanje prema namjeni luke i zahtjevima sigurnosti plovidbe u njoj, ili
- pravna ili fizička osoba koja pruža usluge nautičkog veza i dodatne usluge u nautičkom dijelu luke otvorene za javni promet, ili
- pravna ili fizička osoba koja pruža usluge nautičkog veza i dodatne usluge na nautičkom sidrištu, privezištu, u suhoj marini, odlagalištu plovila i sl. (u nastavku: drugi objekti za pružanje usluga veza i smještaja plovila).

**3. Oštećenik** je osoba koja je pretrpjela štetu nastupom osiguranog slučaja za koju odgovara osiguranik temeljem ugovora (ugovorna odgovornost) ili zakona (izvanugovorna odgovornost).

3.1. Oštećenik nije strana iz ugovora o osiguranju.

3.2. Oštećenik može biti:

- korisnik usluge nautičkog veza i dodatnih usluga koje pruža osiguranik,
- treća osoba koja nije u ugovornom odnosu s osiguranikom,
- ako je tako posebno ugovoreno, osoba koja temeljem ugovora o poslovnoj suradnji s osiguranikom na području marine, odnosno na području drugog objekta za pružanje usluga veza i smještaja plovila, obavlja određenu gospodarsku djelatnost (kooperant), uključujući i njene zaposlenike ili radnike.

3.3. Ako se posebno ugovori da se kooperante obuhvati osiguranjem kao moguće oštećenike, mora se sastaviti popis tih osoba koji će činiti sastavni dio police osiguranja. Kooperanti se ne mogu obuhvatiti osiguranjem kao mogući oštećenici ako su uključeni u ugovor o osiguranju kao dodatni osiguranici.

3.4. Oštećenikom se u smislu ovih klauzula osiguranja ne smatraju osobe u srodstvu u pravoj liniji s osiguranikom, osiguranikovi članovi obitelji, osobe koje žive s njim u istom kućanstvu, osobe za čije postupke osiguranik odgovara, osiguranikovi zaposlenici ili radnici, uključujući i njegovo rukovodstveno osoblje, kao ni s osiguranikom povezane pravne osobe.

**4. Plovilo** je plovni objekt (brod, brodica ili jahta) u odnosu na koji osiguranik obavlja usluge veza i/ili dodatne usluge i radove koji su predmet njegove djelatnosti obuhvaćene osiguranjem, uz uvjet da osiguranik nije vlasnik ni korisnik tog plovila.

**5. Predmet osiguranja** je građanskopravna odgovornost osiguranika iz djelatnosti pružanja usluge nautičkog veza te dodatnih usluga i radova.

5.1. Usluge nautičkog veza i dodatne usluge i radovi obuhvaćaju:

- usluge uporabe ili korištenja veza i smještaj plovila s nautičarima ili bez nautičara koji borave na njima,
- prihvat, nadzor, čuvanje i održavanje plovila na vezu u moru i na suhom vezu,
- uređenje i pripremanje plovnih objekata za plovidbu, odnosno za raspremu,
- opskrbu plovila vodom i električnom energijom,
- manipuliranje plovilom pomoću brodske dizalice, travel-lifta, plutajućeg doka i sl.,
- prihvat i gospodarenje otpadom s plovila,
- druge usluge za potrebe nautičara, uključujući usluge opskrbe hranom, pićem i općom trgovačkom robom, ugostiteljske usluge, davanje na uporabu sanitarnih čvorova, i sl.,
- servisne i brodopopravljачke usluge,
- transport plovila kopnom,
- opskrba rezervnim brodskim dijelovima, brodskom opremom i drugim brodskim potrepštinama,

- opskrba plovila gorivom,
- i ostale povezane ili dodatne usluge i radovi.

5.2. Predmet ovog osiguranja obuhvaća samo one usluge osiguranika koje su izričito navedene na polici osiguranja. Za usluge za koje je ovim klauzulama predviđeno dopunsko pokriće potrebno je posebno ugovoriti odgovarajuće dopunsko pokriće, što se također navodi na polici osiguranja.

5.3. Osiguranje se pruža pod uvjetom da osiguranik ispunjava propisane minimalne uvjete za obavljanje djelatnosti koja je predmet osiguranja, uključujući i propisane standarde sigurnosti plovidbe, reda u luci, zaštite okoliša, protupožarne zaštite i zaštite na radu, da ima valjani pravni osnov za obavljanje djelatnosti pružanja usluge veza i dodatnih usluga u luci (marina, sportska luka, nautički dio luke otvorene za javni promet) odnosno na pomorskom dobru (sidrište, privezište i sl.) te da posjeduje svu valjanu propisanu dokumentaciju za obavljanje svoje djelatnosti i korištenje luke odnosno drugih objekata u kojima obavlja svoju djelatnost koja je predmet osiguranja.

5.4. Osiguranje se pruža pod uvjetom da osiguranik primjenjuje primjeren sustav mjera sigurnosne zaštite temeljem sigurnosne prosudbe koju je izradila za to ovlaštena osoba. Sigurnosnu prosudbu i projekt sustava sigurnosne zaštite odobrava osiguratelj.

## **6. Sklapanje ugovora o osiguranju, polica, opći i posebni uvjeti osiguranja**

6.1. Ugovor o osiguranju sklopljen je kad ugovaratelj osiguranja prihvati osigurateljevu ponudu o osiguranju koja sadrži sve bitne uvjete ugovora o osiguranju.

6.2. O sklopljenom ugovoru o osiguranju osiguratelj je obvezan bez odgađanja ugovaratelju osiguranja predati uredno sastavljenu i potpisanu policu osiguranja ili neku drugu ispravu o osiguranju.

6.3. U polici moraju biti navedeni: osiguratelj, ugovaratelj osiguranja, osiguranik, predmet osiguranja (odgovornost iz djelatnosti prema sporazumno utvrđenom popisu osiguranikovih djelatnosti u odnosu na koje se pruža osiguranje), rizik obuhvaćen osiguranjem, trajanje osiguranja i vrijeme pokrića, iznos osiguranja, opseg pokrića s obzirom na rizike obuhvaćene osiguranjem (osnovno pokriće, dopunska pokrića), premija, datum izdavanja police i potpisi osiguratelja i ugovaratelja osiguranja.

6.4. Polica osiguranja može biti privremeno zamijenjena listom pokrića ili drugom ispravom o osiguranju u koju se unose bitni sastojci ugovora.



6.5. Opći i posebni uvjeti osiguranja i klauzule osiguranja navedeni na polici sastavni su dio ugovora o osiguranju te se uručuju ugovaratelju osiguranja, a ugovaratelj osiguranja potpisom police potvrđuje da ih je primio, da je s njima upoznat i da ih je u cijelosti razumio, što u polici treba biti izričito navedeno.

6.6. U slučaju neslaganja neke odredbe općih ili posebnih uvjeta ili klauzula osiguranja i neke odredbe police primijenit će se odredba police; u slučaju neslaganja neke tiskane i strojem pisane odredbe primijenit će se pisana odredba, a u slučaju neslaganja tiskane ili strojem pisane odredbe s rukopisnom odredbom, primijenit će se rukopisna odredba.

6.7. Ugovor o osiguranju tumači se u skladu s općim odredbama Zakona o obveznim odnosima Republike Hrvatske (u nastavku: ZOO) koje se primjenjuju na ugovore te u skladu s posebnim odredbama ZOO-a o ugovoru o osiguranju. Međutim, na dio pokrića koji ima narav pomorskog osiguranja, osobito kad je riječ o pokriću odgovornosti iz brodogradnjačke ili servisne djelatnosti osiguranika, odgovornosti u vezi upravljanja plovilom i slično, na odgovarajući način se primjenjuju odredbe Pomorskog zakonika Republike Hrvatske o ugovoru o pomorskom osiguranju.

## **7. Obveza prijavljivanja okolnosti značajnih za procjenu rizika**

7.1. Ugovaratelj osiguranja dužan je prijaviti osiguratelju prilikom sklapanja ugovora sve okolnosti koje su značajne za ocjenu rizika, a koje su mu poznate ili mu nisu mogle ostati nepoznate te je dužan obavijestiti osiguratelja o svakoj promjeni okolnosti koja može biti značajna za ocjenu rizika.

7.2. Posljedice davanja netočne, nepotpune ili neistinite prijave te propusta u obavještanju osiguratelja o promjeni okolnosti koja može biti značajna za ocjenu rizika, kao i posljedice promjene rizika tijekom trajanja osiguranja cijelit će se prema posebnim odredbama ZOO-a o ugovoru o osiguranju kojima se predviđa pravo osiguratelja na povećanje premije, odnosno na raskid ili poništenje ugovora.

7.3. Iznimno, ako se okolnosti značajne za ocjenu rizika odnose na dio pokrića koji ima narav pomorskog osiguranja, posljedice davanja netočne, nepotpune ili neistinite prijave te propusta u obavještanju osiguratelja o promjeni okolnosti koja može biti značajna za ocjenu rizika, kao i posljedice promjene rizika tijekom trajanja osiguranja cijelit će se prema posebnim odredbama Pomorskog zakonika o ugovoru o pomorskom osiguranju kojima se predviđa pravo osiguratelja na povećanje premije, odnosno na poništenje ugovora uz povrat isplaćene osigurnine te pridržaj naplaćene premije.

## **8. Osigurani slučaj**

8.1. Osigurani slučaj je događaj kojim je prouzročena šteta oštećeniku iz kojeg nastaje osiguranikova građanskopravna odgovornost za štetu, tj. osiguranikova ugovorna ili izvanugovorna obveza naknade štete oštećeniku.

8.2. Nastup osiguranog slučaja mora biti neizvjestan i nezavisan od isključive volje ugovaratelja osiguranja ili osiguranika.

8.3. Osiguratelj je u obvezi pod uvjetom da osigurani slučaj nastane za trajanja osiguranja.

8.4. Osiguratelj je u obvezi naknade štete nastale osiguranim slučajem samo ako oštećenik zahtijeva njezinu naknadu. Obveza osiguratelja da isplati osigurninu nastaje pod uvjetom da je oštećenik postavio odštetni zahtjev iz pravnog odnosa odgovornosti za štetu, i to prema osiguraniku kao štetniku ili izravno prema osiguratelju.

## **9. Svrha osiguranja, osigurnina**

9.1. Ovim osiguranjem osigurava se naknada za štetu koja bi se dogodila u imovini osiguranika zbog njegove građanskopravne odgovornosti za štetu nastalu uslijed osiguranog slučaja.

9.2. Osigurnina je naknada za štetu koju je osiguratelj obvezan isplatiti temeljem ugovora o osiguranju.

9.3. Iznos osigurnine ne može biti veći od štete koju bi osiguranik pretrpio ispunjenjem obveze naknade štete oštećeniku s osnova svoje građanskopravne odgovornosti nastale nastupanjem osiguranog slučaja.

9.4. Osiguratelj se obvezuje, u okviru iznosa osiguranja i ugovorenog opsega pokrića, te uz ugovorena ograničenja i isključenja iz osiguranja, osiguraniku naknaditi iznose koje je ovaj dužan isplatiti oštećeniku radi naknade štete prouzročene osiguranim slučajem.

## **10. Iznos osiguranja**

10.1. Iznos osiguranja, umanjen za ugovorenu franšizu, najviši je iznos obveze osiguratelja po jednom osiguranom slučaju.

10.2. Ako se u tijeku istog razdoblja osiguranja ostvari više osiguranih slučajeva jedan za drugim (uzastopne štete), osigurnina za svaki od njih određuje se i isplaćuje u potpunosti s obzirom na cijeli iznos osiguranja, bez njegova umanjenja za iznos prije isplaćenih naknada u tom razdoblju.

**11. Franšiza** je iznos s kojim osiguranik sudjeluje u šteti, a navodi se na polici osiguranja. Ako nije drugačije ugovoreno, primjenjuje se kao odbitna franšiza po jednom osiguranom slučaju.

## **12. Opseg pokrća**

12.1. Pokriće se pruža za štete nastale u vezi s obavljanjem djelatnosti osiguranika obuhvaćene osiguranjem za koje odgovara osiguranik s osnova ugovora (ugovorna odgovornost) ili temeljem zakona (izvanugovorna odgovornost).

12.2. Pokriće ugovorne odgovornosti osiguranika vrijedi za one ugovore koje osiguranik sklapa u okviru obavljanja svoje djelatnosti koja je obuhvaćena osiguranjem, te koji su sklopljeni kao tipski ugovori po standardnim uvjetima na koje je osiguratelj dao svoju suglasnost.

12.3. Za svaki ugovor koji nije tipski ili koji odstupa od standardnih uvjeta odobrenih od strane osiguratelja tako što njime osiguranik preuzima veću ugovornu odgovornost od one predviđene standardnim uvjetima potrebna je posebna osigurateljeva suglasnost kao uvjet za uključenje u pokriće.

12.4. Osiguranje pokriva odgovornost osiguranika za stvarnu štetu i izmaklu korist oštećenika koja je posljedica stvarne štete.

### *Osnovno pokriće*

12.5. Prema ovim klauzulama osigurava se, kao osnovno pokriće, odgovornost osiguranika za štete:

- na plovilu dok se ono nalazi na području marine, odnosno na području drugog objekta za pružanje usluga veza i smještaja plovila;
- na demontiranim dijelovima plovila dok se nalaze na području marine, odnosno na području drugog objekta za pružanje usluga veza i smještaja plovila, s tim da je iz pokrića isključena krađa ili nestanak tih dijelova;
- zbog provalne krađe na plovilu dok se ono nalazi na području marine, odnosno na području drugog objekta za pružanje usluga veza i smještaja plovila;
- zbog smrti ili tjelesne ozljede oštećenika, ako su se dogodili kao posljedica osiguranog slučaja koji je nastao na području marine, odnosno na području drugog objekta za pružanje usluga veza i smještaja plovila;

- na stvarima oštećenika dok se nalaze na području marine, odnosno na području drugog objekta za pružanje usluga veza i smještaja plovila;
- na stvarima oštećenika koje se nalaze izvan marine, odnosno drugog objekta za pružanje usluga veza i smještaja plovila, ako je šteta u uzročnoj vezi s osiguranim slučajem koji je nastao na području marine, odnosno drugog objekta za pružanje usluga veza i smještaja plovila;
- uslijed onečišćenja koje je poteklo s područja marine, odnosno drugog objekta za pružanje usluga veza i smještaja plovila, što podrazumijeva troškove čišćenja te razumnih mjera sprečavanja ili smanjenja štete od onečišćenja, pod uvjetom da ono nije poteklo s plovila.

### *Dopunska pokrića*

12.6. Ako je tako posebno ugovoreno i navedeno na polici osiguranja, osiguranjem se mogu obuhvatiti i dopunska pokrića:

- odgovornosti osiguranika iz djelatnosti prodaje hrane, pića, opće trgovačke robe odnosno rezervnih brodskih dijelova, brodske opreme i drugih potrepština za brodove;
- odgovornosti osiguranika iz djelatnosti prodaje novih i/ili rabljenih plovila;
- odgovornosti iz ugostiteljske djelatnosti osiguranika (klubovi, barovi, restorani i sl.);
- odgovornosti iz servisne i brodogradnjačke djelatnosti osiguranika;
- troškova uklanjanja podrtine plovila, ako je osiguranik odgovoran za uzrok nastanka podrtine;
- troškova razumnih mjera čišćenja, sprečavanja i smanjivanja iznenadnog onečišćenja koje je poteklo s plovila, ako je osiguranik odgovoran za uzrok onečišćenja;
- odgovornosti za proizvod.

12.7. Posebno ugovorena dopunska pokrića smatraju se proširenjem osnovnoga pokrića, a na njih se primjenjuju sve odredbe ovih klauzula osiguranja koje se odnose i na osnovno pokriće, osim ako u ovim klauzulama ne postoje odredbe kojima se posebno uređuju dopunska osiguranja.

12.8. Ako je ugovoreno dopunsko pokriće servisne i brodopopravljačke djelatnosti, prema ovim klauzulama osigurava se odgovornost osiguranika za štete:

- na plovilu za vrijeme probnih vožnji u radijusu do najviše 10 nautičkih milja izvan područja marine, odnosno drugog objekta za pružanje usluga veza i smještaja plovila;
- na plovilu koje je osiguranik uputio na popravak i radove koji se ne mogu obaviti na području marine, odnosno drugog objekta za pružanje usluga veza i smještaja plovila do najviše 25 nautičkih milja izvan područja marine odnosno drugog objekta za pružanje usluga veza i smještaja plovila.

12.9. Pokriće za odgovornost iz obavljanja servisne i brodopopravljačke djelatnosti osiguranika pruža se uz uvjet da je osiguranik ispostavio ispravan račun sa specifikacijom obavljenih popravaka i radova te utrošenoga materijala i ugrađenih dijelova.

### **13. Troškovi spora i drugi troškovi radi utvrđivanja osiguranikove odgovornosti**

13.1. Osiguratelj snosi, u granicama svote osiguranja, troškove spora i druge opravdane troškove radi utvrđivanja osiguranikove odgovornosti koja je predmet ovog osiguranja.

13.2. Iz osiguranja se naknađuju i troškovi mjera poduzetih na zahtjev osiguratelja ili u sporazumu s njim, radi zaštite od neopravdanih i pretjeranih zahtjeva oštećenika.

### **14. Troškovi spašavanja**

14.1. Osiguranik je dužan poduzeti propisane, ugovorene i sve ostale razborite mjere potrebne da se spriječi nastanak osiguranog slučaja, a ako osigurani slučaj nastupi, dužan je poduzeti sve što je razborito i u njegovoj moći da se ograniče njegove štetne posljedice.

14.2. Osiguratelj je dužan naknaditi troškove, gubitke, a i druge štete prouzročene pokušajem da se otkloni neposredna opasnost nastupanja osiguranog slučaja, te pokušajem da se ograniče njegove štetne posljedice (troškovi spašavanja), pa i onda ako su ti pokušaji ostali bez uspjeha. Troškovi spašavanja naknađuju se iz osiguranja pod uvjetom da je osiguranik poduzeo sve propisane, ugovorene i ostale razborite mjere koje su bile u njegovoj moći, ili pod uvjetom da je postupio po nalogu, odnosno uz suglasnost osiguratelja.

14.3. Troškovi spašavanja naknađuju se iz osiguranja čak i ako zajedno s naknadom štete od osiguranog slučaja prelaze iznos svote osiguranja.

14.4. Ako osiguranik ne ispuni svoju obvezu sprječavanja osiguranog slučaja ili obvezu spašavanja, a za to nema opravdanja, obveza osiguratelja smanjuje se za onoliko za koliko je nastala šteta veća zbog toga neispunjenja.

## 15. Isključenja iz osiguranja

15.1. Osiguranje ne pokriva:

- namjeru ili krajnju nepažnju osiguranika i ugovaratelja osiguranja;
- višu silu;
- rat, štrajk, građanske nemire, terorizam, konfiskaciju, zapljenu i njima slične događaje;
- nuklearne rizike te rizike ionizirajućeg ili radioaktivnog zračenja;
- kibernetičke rizike;
- tegljenje plovila;
- troškove bojanja plovila koje nije pretrpjelo štetu;
- krađu, nestanak ili oštećivanje umjetnina, predmeta od plemenitih kovina, novca, vrijednosnih papira, kolekcionarskih predmeta i zbirki, unikata, dragocjenih predmeta i sličnih stvari;
- oštećenje ili gubitak bokobrana, tendi, sidra, konopa, propelera, pomoćnih plovila (gumenjaka i sl.), pomoćnih vanbrodskih motora i druge opreme plovila, zatim, fotografskih aparata, mobitela, prijenosnih računala, TV prijemnika, dalekozora i sličnih predmeta i osobnih stvari oštećenika; iznimno, osiguranje će pokriti takvu štetu ako postoje tragovi obijanja, provaljivanja ili drugog oblika nasilnog ulaska u zatvorene dijelove plovila u kojima su se takve stvari nalazile, odnosno u zatvorene prostore osiguranika u kojima su se takve stvari čuvale, ali samo pod uvjetom da se utvrdi odgovornost osiguranika za takvu štetu koja je u vezi s obavljanjem djelatnosti obuhvaćene osiguranjem;
- štete koje nastanu zbog trajnog djelovanja temperature, plinova, pare, vlage, padalina, dima, čađe, prašine i sl., zbog pljesnivosti, potresa, šumova i sl., a što ima za posljedicu postupno nastajanje štete;
- novčane kazne, globe i sl.;
- štete prouzročene pirotehničkim sredstvima;
- štetno djelovanje azbesta.

15.2. Osim ako nije ugovoreno odgovarajuće dopunsko pokriće, osiguranjem nisu pokriveni:

- troškovi uklanjanja podrtine
- troškovi mjera čišćenja, sprečavanja i smanjenja onečišćenja koje je poteklo s plovila
- odgovornost za proizvod

15.3. Ovo osiguranje ne odnosi se na:

- odgovornost osiguranika kao vlasnika ili korisnika brodice ili jahte, odnosno kao broдача
- odgovornost osiguranika koja nije u vezi s djelatnostima obuhvaćenim osiguranjem
- odgovornost poslodavca za radnike
- kaznenu ili prekršajnu odgovornost osiguranika

15.4. Iz osiguranja su isključene i štete koje su posljedica:

- zlonamjernog, nemarnog ili nestručnog postupka oštećenika ili osoba za koje oštećenik odgovara,
- oštećenikova kršenja odredbi ugovora s osiguranikom,
- neodržavanja, zapuštenosti, istrošenosti, dotrajalosti plovila ili opreme,
- nedostatka bokobrana, pucanja ili odvezivanja konopa kojim je plovilo privezano za gat/ponton/plutaču i sl.,
- skrivenih mana plovila,
- neistinite, netočne ili nepotpune informacije koju je dao oštećenik, a tiču se plovila i njegova boravka u marini odnosno drugom objektu za pružanje usluge veza ili smještaja plovila,
- glodavaca na plovilu,
- nestručno izvedene ili dotrajale električne, plinske ili vodovodne instalacije na plovilu, odnosno od priključka na gatu do plovila,
- zamrzavanja,
- požara ili eksplozije na plovilu,
- štetnih emisija iz zraka ili mora,
- radnje ili propusta osobe za koju osiguranik ne odgovara.

15.5. Iznimno, osiguranje će pokriti i takve štete iz kl. 15.4.:

- ako se dokaže da postoji stupanj krivnje na strani osiguranika koji je sukladno važećem ugovoru ili po zakonu potreban kako bi se utvrdila odgovornost osiguranika za štetu, ili
- ako se sukladno prisilnim odredbama zakona primjenom pravila o objektivnoj odgovornosti osiguranika (kauzalna odgovornost, odgovornost bez krivnje) utvrdi odgovornost osiguranika za takvu štetu.

## 16. Prijava i naknada štete

16.1. Osiguranik je dužan obavijestiti osiguratelja bez odgađanja, a najkasnije u roku od tri dana od saznanja:

- o nastupanju osiguranog slučaja, tj. bilo kojeg štetnog događaja ili okolnosti koji bi mogli dovesti do odštetnog zahtjeva oštećenika prema osiguraniku ili osiguratelju,
- o zahtjevu za naknadu štete koji mu je upućen ili je istaknut protiv njega preko suda ili je pokrenut postupak osiguranja dokaza,
- o provedenom uvidaju, podignutoj optužnici ili odluci u kaznenom ili prekršajnom postupku, te dostaviti osiguratelju službeni zapisnik ili nalaz nadležnog tijela.

16.2. Ako osigurani slučaj ima narav kaznenog djela ili prekršaja, osiguranik je dužan odmah o tome obavijestiti nadležna javna tijela (policija, lučka kapetanija).

16.3. Prijava štete mora sadržavati sve podatke koji su osiguraniku u trenutku prijave poznati, a posebno treba opisati događaj, navesti datum i mjesto nastanka štete, podatke o oštećeniku, uzrok štete te visinu odštetnoga zahtjeva kojega bi oštećenik mogao postaviti. U prijavi ili u prilogu osiguranik je obvezan navesti moguće posljedice i podatke o poduzetim mjerama s ciljem smanjenja odnosno sprečavanja proširenja štete.

16.4. Ako ne ispuni ovu svoju obvezu prijave štete u određeno vrijeme, dužan je naknaditi osiguratelju štetu koju bi ovaj zbog toga imao.

16.5. Pri podnošenju odštetnog zahtjeva osiguranik treba, na zahtjev osiguravatelja, dati podatke i dostaviti raspoloživu dokumentaciju i ostala dokazna sredstva koja su potrebna za utvrđivanje naravi, uzroka i visine štete te ostalih okolnosti na temelju kojih se može utvrditi ili bar učiniti vjerojatnim njegovo pravo na naknadu iz osiguranja.



16.6. U slučaju izravnog odštetnog zahtjeva oštećenika, osiguranik se dužan na zahtjev osiguratelja pridružiti u sporu i surađivati s osigurateljem u obrani od neosnovanih ili pretjeranih zahtjeva za naknadu štete, te u svakom slučaju pružiti osiguratelju svaku pomoć pri prikupljanju dokaza i informacija u vezi štete, a koji su važni za utvrđivanje odgovornosti osiguranika, odnosno za ocjenu osnovanosti zahtjeva, opsega i visine štete.

16.7. Ako oštećeni podnese tužbu protiv osiguranika, osiguranik je dužan dostaviti osiguratelju tužbu sa svim priložima i dokumentacijom iz sudskog spisa uz pisano obrazloženje i posebno navedenu opasku o svojoj obavezi odnosno odgovornosti za nastalu štetu, te na zahtjev osiguratelja vođenje spora prepustiti osiguratelju.

16.8. Osiguranik se ne smije izjasniti o odštetnom zahtjevu oštećenika bez prethodne suglasnosti osiguratelja, a osobito ne smije bez takve suglasnosti priznati svoju odgovornost (djelomično ili potpuno), nagoditi se s oštećenikom ni isplatiti štetu.

16.9. Osiguranik ostvaruje svoj zahtjev za naknadu štete iz osiguranja temeljem:

- nagodbe koju je zaključio uz osigurateljevu suglasnost;
- arbitražne odluke;
- pravomoćne sudske presude, uz uvjet da je osiguratelja pravodobno izvijestio o početku pokretanja sudskoga postupka.

16.10. Osiguratelj je dužan isplatiti osigurninu određenu ugovorom u roku od trideset dana od dana primitka odštetnog zahtjeva, ili u istom roku obavijestiti osiguranika, odnosno oštećenika (ako je postavio izravni odštetni zahtjev osiguratelju) da njegov zahtjev nije osnovan.

16.11. Ako iznos osigurateljeve obveze ne bude utvrđen u roku od 30 dana od primitka odštetnog zahtjeva, osiguratelj je dužan bez odgađanja isplatiti iznos nespornog dijela svoje obveze na ime predujma.

16.12. Protiv odštetnog zahtjeva osiguranika iz ugovora o osiguranju, osiguratelj može istaknuti prigovore koje ima u vezi s ugovorom prema ugovaratelju osiguranja i osiguraniku.

16.13. Protiv izravnog odštetnog zahtjeva oštećenika, osiguratelj može istaknuti sve prigovore koje ima u vezi s ugovorom o osiguranju prema ugovaratelju osiguranja i osiguraniku, a koji su nastali prije nego se dogodio osigurani slučaj, uključujući i prigovor namjere i krajnje nepažnje osiguranika, kao i sve

prigovore koje bi osiguranik mogao istaknuti protiv oštećenika da je odštetni zahtjev upućen protiv njega.

16.14. Posebno, kad je riječ o šteti iz pokrića koje ima narav ugovora o pomorskom osiguranju, osiguratelj je dužan naknadu iz osiguranja platiti u roku od mjesec dana pošto mu osiguranik dostavi odštetni zahtjev sa svim podacima i dokumentacijom kojima se utvrđuje njegova obveza iz ugovora o osiguranju. U slučaju takve štete, sukladno odredbama Pomorskog zakonika Republike Hrvatske, nije dopušten izravan odštetni zahtjev oštećenika protiv osiguratelja.

## **17. Subrogacija**

17.1. Isplatom naknade iz osiguranja prelaze na osiguratelja do visine isplaćene naknade, sva osiguranikova prava prema osobi koja je po bilo kojoj osnovi odgovorna za štetu.

17.2. Osiguranik je dužan osiguravatelju dati punu pomoć u ostvarivanju prava prema trećim osobama i izdati mu uredno popunjenu i potpisanu ispravu o ustupanju svojih prava.

17.3. Ako je krivnjom osiguranika onemogućen ovaj prijelaz prava na osiguratelja, u potpunosti ili djelomično, osiguratelj se oslobađa u odgovarajućoj mjeri svoje obveze prema osiguraniku.

17.4. Ako je naknada koju je osiguranik dobio od osiguratelja iz bilo kojeg uzroka niža od štete koju je pretrpio, osiguranik ima pravo da mu se iz sredstava odgovorne osobe isplati ostatak naknade prije isplate osigurateljeve tražbine po osnovi prava koja su prešla na njega.

17.5. Iznimno od pravila o prijelazu osiguranikovih prava na osiguratelja, ta prava ne prelaze na osiguratelja ako je štetu prouzročila osoba u srodstvu u pravoj liniji s osiguranikom ili osoba za čije postupke osiguranik odgovara, ili koja živi s njim u istom kućanstvu, ili osoba koja je radnik osiguranika, osim ako su te osobe štetu uzrokovale namjerno. Ali, ako je neka od tih osoba bila osigurana, osiguratelj može zahtijevati od njezina osiguratelja naknadu iznosa koji je isplatio osiguraniku.

## BIBLIOGRAFIJA PROJEKTA DELICROMAR (HRZZ-UIP-2013-11-3061)

### Objavljeni znanstveni radovi:

1. Iva Tuhtan Grgić, The Legal Regime of Nautical Tourism Ports in Croatia, S. Zunarelli, M. Musi (ur.), *Current Issues in Maritime and Transport Law, Il Diritto Marittimo - Quaderni 2*, Bonomo Editore, Bologna, 2016., str. 273-297.
2. Adriana Vincenca Padovan, Vesna Skorupan Wolff, The Repercussions of the Legal Definitions of Ship, Yacht and Boat in the Croatian Maritime Code on the Court Competence *Ratione Materiae* in Disputes Arising from Berthing Contracts, M. Musi (ur.), *The Ship: An Example of Legal Pluri-Qualification, Il Diritto Marittimo - Quaderni 3*, Bonomo Editore, Bologna, 2016., str. 249-277.
3. Božena Bulum, Nikola Mijatović, Marija Pijaca, Regulation of Investment Aid for European Union Airports – Could it Be Applied to Seaports?, S. Zunarelli, M. Musi (ur.), *Current Issues in Maritime and Transport Law, Il Diritto Marittimo - Quaderni 2*, Bonomo Editore, Bologna, 2016., str. 299-335.
4. Ranka Petrinović, Nikola Mandić, Ena Sirišćević, The Status of Vessels for Sport and Recreation in the Croatian and Montenegrin Legislation and Meeting the Requirements of Navigation in Nautical Tourism Ports, O. Čokorilo (ur.), *Proceedings of the Third International Conference on Traffic and Transport Engineering*, City Net Research Center Ltd, Beograd, 2016., str. 312-321.
5. Dorotea Ćorić, Adriana Vincenca Padovan, Lukša Čičovački, Prevention of Pollution by Yachts' Sewage in the Ports of Nautical Tourism - the Legal Framework, P. Vidan, N. Račić *et al.* (ur.), *IMSC 2017 Book of Proceedings*, Pomorski fakultet Sveučilišta u Splitu, Split, 2017., str. 381-394.
6. Vesna Skorupan Wolff, Ranka Petrinović, Nikola Mandić, Marina Operator's Obligations from the Contract of Berth according to the Business Practices of Croatian Marinas, P. Vidan, N. Račić *et al.* (ur.), *IMSC 2017 Book of Proceedings*, Pomorski fakultet Sveučilišta u Splitu, Split, 2017., str. 104-111.
7. Adriana Vincenca Padovan, Iva Tuhtan Grgić, Is the Marina Operator's Berthing Fee a Privileged Claim under the Croatian Maritime Code?, *Il Diritto Marittimo*, vol. CXIX, br. II, 2017., str. 366-399.
8. Adriana Vincenca Padovan, Privremena mjera zaustavljanja jahte pred hrvatskim sudom radi osiguranja tražbine koncesionara marine, D. Ćorić, N. Radionov, A. Čar (ur.), *Zbornik radova 2. Međunarodne konferencije transportnog prava i prava osiguranja – Transportno pravo ususret budućnosti*, Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb, 2017., str. 379-406.
9. Vesna Skorupan Wolff, Adriana Vincenca Padovan, Postoje li elementi ostave u ugovorima o vezu u lukama nautičkog turizma?, D. Ćorić, N. Radionov, A. Čar (ur.), *Zbornik radova 2. Međunarodne konferencije transportnog prava i prava osiguranja*

- *Transportno pravo ususret budućnosti*, Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb, 2017., str. 313-353.
10. Božena Bulum, Zabranjeni sporazumi konkurenata o cijenama i njihove specifičnosti u slučaju marina u Hrvatskoj, D. Ćorić, N. Radionov, A. Čar (ur.), *Zbornik radova 2. Međunarodne konferencije transportnog prava i prava osiguranja – Transportno pravo ususret budućnosti*, Zagreb, Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb, 2017., str. 355-378.
  11. Vesna Skorupan Wolff, Adriana Vincenca Padovan, Smjernice za pravilan odabir stvarno nadležnog suda u sporovima iz ugovora o vezu te zakonski prijedlozi *de lege ferenda*, P. Amižić Jelovčić et al. (ur.), *Zbornik radova 1. Međunarodne konferencije pomorskog prava - Suvremeni izazovi pomorske plovidbe, ISCML Split 2016*, Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu, Split, 2017., str. 379-420.
  12. Dorotea Ćorić, Zaštita morskog okoliša u marinama - hrvatski pravni okvir, P. Amižić Jelovčić et al. (ur.), *Zbornik radova 1. Međunarodne konferencije pomorskog prava - Suvremeni izazovi pomorske plovidbe*, Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu, Split, 2017., str. 135-149.
  13. Marija Pijaca, Pravni odnosi između marine i charter kompanije u svezi s ugovorom o vezu – prikaz hrvatske i komparativne poslovne prakse, *Zbornik radova 2. Jadranske konferencije pomorskog prava, 2. AMLC Opatija, Poredbeno pomorsko pravo – Comparative Maritime Law*, vol. 57, br. 172, 2018., str. 253-284.
  14. Hrvoje Jović, Mišo Mudrić, Sigurnosna i privatna zaštita morskih luka u Republici Hrvatskoj, *Zbornik radova 2. Jadranske konferencije pomorskog prava, 2. AMLC Opatija 2017, Poredbeno pomorsko pravo – Comparative Maritime Law*, vol. 57, br. 172, 2018., str. 205-252.
  15. Ranka Petrinović, Nikola Mandić, Branka Milošević Pujo, Standardi sigurnosti plovidbe u lukama nautičkog turizma (marinama) s posebnim osvrtom na održavanje reda u luci, *Zbornik radova 2. Jadranske konferencije pomorskog prava, 2. AMLC Opatija 2017, Poredbeno pomorsko pravo – Comparative Maritime Law*, vol. 57, br. 172, 2018., str. 177-204.
  16. Dorotea Ćorić, Primjena odredbi Pomorskog zakonika o izvanugovornoj odgovornosti vlasnika broda i broдача na jahte i brodice, *Zbornik radova 2. Jadranske konferencije pomorskog prava, 2. AMLC Opatija 2017, Poredbeno pomorsko pravo – Comparative Maritime Law*, vol. 57, br. 172, 2018., str. 131-147.
  17. Iva Tuhtan Grgić, Božena Bulum, Problem valorizacije zakonitih ulaganja u lukama nautičkog turizma, *Zbornik radova 2. Jadranske konferencije pomorskog prava, 2. AMLC Opatija 2017, Poredbeno pomorsko pravo – Comparative Maritime Law*, vol. 57, br. 172, 2018., str. 299-337.
  18. Adriana Vincenca Padovan, Vesna Skorupan Wolff, Učinak potonuća plovila na vezu na pravni odnos između stranaka ugovora o vezu i čuvanju plovila, *Zbornik radova 2. Jadranske konferencije pomorskog prava, 2. AMLC Opatija 2017, Poredbeno pomorsko pravo – Comparative Maritime Law*, vol. 57, br. 172, 2018., str. 149-175.

19. Marija Pijaca, Comprehensive Analysis and Assessment of the Content of the Business Cooperation Agreements and the Contracts of Berth between Marinas and Charter Agencies, *International Transport Law Review ITLR*, vol. 2, br. 1, 2017., str. 33-53.
20. Vesna Skorupan Wolff, Adriana Vincenca Padovan, Ugovor o vezu *de lege ferenda*, J. Barbić (ur.), *Pravni okvir za luke nautičkog turizma*, knjiga 42, Nakladnički niz *Modernizacija prava*, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 2018., str. 41-93.
21. Adriana Vincenca Padovan, Vesna Skorupan Wolff, Zakonska rješenja *de lege ferenda* za napuštena plovila u marinama, J. Barbić (ur.), *Pravni okvir za luke nautičkog turizma*, knjiga 42, Nakladnički niz *Modernizacija prava*, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 2018., str. 137- 163.
22. Gordan Stanković, Iva Tuhtan Grgić, Posljedice uračunavanja vrijednosti ulaganja u objekte na pomorskom dobru u određenju iznosa temeljnog kapitala društva u postupku pretvorbe društvenog poduzeća u društvo kapitala, J. Barbić (ur.) *Pravni okvir za luke nautičkog turizma*, knjiga 42, Nakladnički niz *Modernizacija prava*, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 2018., str. 95-123.
23. Ranka Petrinović, Nikola Mandić, Javne ovlasti koncesionara luke nautičkog turizma, J. Barbić (ur.), *Pravni okvir za luke nautičkog turizma*, knjiga 42, Nakladnički niz *Modernizacija prava*, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 2018., str. 125-135.
24. Ranka Petrinović, Nikola Mandić, Sigurnost plovidbe i održavanje reda u lukama nautičkog turizma, J. Barbić *et al.* (ur.), *Novi pravni režim za marine*, knjiga 47, Nakladnički niz *Modernizacija prava*, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 2019., str. 253-273.
25. Vesna Skorupan Wolff, Adriana Vincenca Padovan, Standardizirani modeli ugovora o vezu za hrvatske marine kao korak naprijed, J. Barbić *et al.* (ur.), *Novi pravni režim za marine*, knjiga 47, Nakladnički niz *Modernizacija prava*, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 2019., str. 127-195.
26. Josip Pavliček, Razvoj sigurnosnih standarda u marinama, J. Barbić *et al.* (ur.), *Novi pravni režim za marine*, knjiga 47, Nakladnički niz *Modernizacija prava*, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 2019., str. 275-297.
27. Marija Pijaca, Usporedba hrvatskog i engleskog prava i poslovne prakse osiguranja odgovornosti marine, J. Barbić *et al.* (ur.), *Novi pravni režim za marine*, knjiga 47, Nakladnički niz *Modernizacija prava*, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 2019., str. 217-251.
28. Dorotea Ćorić, Izvanugovorna odgovornost luke nautičkog turizma u okviru hrvatskog zakonodavstva, J. Barbić *et al.* (ur.), *Novi pravni režim za marine*, knjiga 47, Nakladnički niz *Modernizacija prava*, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 2019., str. 197-215.

29. Božena Bulum, Pravno uređenje pružanja usluga u nautičkom turizmu u hrvatskim morskim lukama *de lege lata* i prijedlozi *de lege ferenda*, J. Barbić *et al.* (ur.), *Novi pravni režim za marine*, knjiga 47, Nakladnički niz *Modernizacija prava*, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 2019., str. 91-125.
30. Iva Tuhtan Grgić, Postupak dodjele koncesije za luku nautičkog turizma u hrvatskom pravu, J. Barbić *et al.* (ur.), *Novi pravni režim za marine*, knjiga 47, Nakladnički niz *Modernizacija prava*, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 2019., str. 51-90.
31. Vesna Skorupan Wolff, Koncept stvarne nadležnosti sudova u plovidbenim sporovima (analiza *de lege lata*), *Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci*, vol. 39, br. 2, 2018., str. 949-987.
32. Adriana Vincenca Padovan, Maria Victoria Petit Lavall, Angelo Merialdi, Fabio Cerasuolo, Security and Enforcement of Marina Operator's Claims: Croatian, Italian and Spanish Law Perspectives, *Journal of Maritime Law and Commerce*, vol. 49, br. 4, 2018., str. 515-579.
33. Marija Pijaca, Adriana Vincenca Padovan, A Review of Contractual Practices between Marina Operators and Yacht Chartering Companies in Croatia, *The Journal of International Maritime Law*, vol. 24, br. 4, 2018., str. 317-325.
34. Vesna Skorupan Wolff, Adriana Vincenca Padovan, Obveze korisnika veza iz ugovora o vezu prema aktualnoj poslovnoj praksi hrvatskih marina, P. Amžić Jelovčić *et al.* (ur.), *Zbornik radova 2. Međunarodne znanstvene konferencije pomorskog prava: Suvremeni izazovi pomorske plovidbe, ISCML Split 2018*, Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu, Split, 2018., str. 333-379.
35. Josip Pavliček, Adriana Vincenca Padovan, Marija Pijaca, Criminological and Legal Aspects of Croatian Ports and Marinas Security, G. Meško *et al.* (ur.), *Book of Proceedings, Twelfth Biennial International Conference Criminal Justice and Security in Central and Eastern Europe: From Common Sense to Evidence-based Policy-making, Ljubljana, 25-27 September 2018*, University of Maribor Press, Maribor, 2018., str. 469-484.

### Radovi u pripremi<sup>1</sup>:

1. Adriana Vincenca Padovan, Margita Selan Voglar, Marina Operator Liability Insurance in Croatian and Slovenian Law and Practice
2. Ranka Petrinović, Nikola Mandić, Can a Marina Qualify as a Place of Refuge?
3. Adriana Vincenca Padovan, Maria Victoria Petit Lavall, Daniele Casciano, Marina Operator Berthing Contract in Comparative Law Perspective
4. Iva Tuhtan Grgić, Božena Bulum, Maria Victoria Petit Lavall, The Influence of European Law on Certain National Solutions Regarding the Concessioning of Nautical Tourism Ports

---

<sup>1</sup> Popis je zaključen na dan 31. prosinca 2018.

5. Božena Bulum, Competition Issues in the Croatian Port Sector and Forthcoming Changes to Port Legislation
6. Adriana Vincenca Padovan, Vesna Skorupan Wolff, Pleasure Navigation Berthing Contracts under Croatian Law *de Lege Ferenda*
7. Lana Ofak, Implementation of the Environmental Impact Assessment and the Appropriate Assessment to Marina Development from the Viewpoint of the Newest EU Member State

#### **Znanstveno-stručni skupovi organizirani u okviru projekta:**

1. 2. Jadranska konferencija pomorskog prava, Opatija, 25. – 27. svibnja 2017. – međunarodna znanstveno-stručna konferencija u organizaciji Hrvatskog društva za pomorsko pravo, Društva za pomorsko pravo Slovenije, Društva za pomorsko pravo Italije i Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti (Jadranski zavod).
2. Aktualni pravni izazovi održivog razvoja jadranskih luka nautičkog turizma, Split, 30. lipnja 2017. – okrugli stol u organizaciji Jadranskog zavoda Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti održan u okviru 22. Međunarodne znanstvene konferencije o ekonomskom i društvenom razvoju – Pravni izazovi suvremenog svijeta, Split, 29. – 30. lipnja 2017. u organizaciji Sveučilišta u Splitu, Sveučilišta Sjever, Pravnog fakulteta Sveučilišta u Splitu i Pravnog fakulteta Sveučilišta u Sarajevu.
3. 2. Međunarodna konferencija transportnog prava i prava osiguranja, INTRANSLAW Zagreb 2017, Zagreb, 12. – 13. listopada 2017. – međunarodna znanstveno-stručna konferencija u organizaciji Hrvatskog društva za transportno pravo, Pravnog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu, Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti i Instituta za međunarodno transportno pravo i logistiku (IDIT) iz Rouena.
4. Okrugli stol: Pravni okvir za luke nautičkog turizma, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 8. veljače 2018. – znanstveno-stručni skup u organizaciji Znanstvenog vijeća za državnu upravu, pravosuđe i vladavinu prava i Jadranskog zavoda Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti.
5. Završna konferencija projekta DELICROMAR: Novi pravni režim za marine, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 22. – 23. studenog 2018. – znanstvena konferencija s međunarodnim sudjelovanjem u organizaciji Znanstvenog vijeća za državnu upravu, pravosuđe i vladavinu prava i Jadranskog zavoda Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti.

#### **Neobjavljena izlaganja na skupovima:**

1. Iva Tuhtan Grgić, Legal Regime of Concessions for Tourist and Recreational Use on Maritime Domain according to Croatian Law, pozvano predavanje na stručnom skupu Le Concessioni Demaniali Marittime per Finaltà Turistico-ricreative, 15. listopada 2016., Senigallia, Italija, u organizaciji kluba Club Nautico Senigallia i Općine Senigallia.

2. Iva Tuhtan Grgić, Valorizacija legitimnih ulaganja u luke nautičkog turizma - uvjet za održivi razvoj, Okrugli stol: Aktualni pravni izazovi održivog razvoja jadranskih luka nautičkog turizma, pri 22. Međunarodnoj znanstvenoj konferenciji o ekonomskom i društvenom razvoju – Pravni izazovi suvremenog svijeta, Split, 29. – 30. lipnja 2017. u organizaciji Sveučilišta u Splitu, Sveučilišta Sjever, Pravnog fakulteta Sveučilišta u Splitu i Pravnog fakulteta Sveučilišta u Sarajevu.
3. Adriana Vincenca Padovan, Osiguranje odgovornosti koncesionara marine i njegov utjecaj na poslovnu praksu, Okrugli stol: Aktualni pravni izazovi održivog razvoja jadranskih luka nautičkog turizma, pri 22. Međunarodnoj znanstvenoj konferenciji o ekonomskom i društvenom razvoju – Pravni izazovi suvremenog svijeta, Split, 29. – 30. lipnja 2017. u organizaciji Sveučilišta u Splitu, Sveučilišta Sjever, Pravnog fakulteta Sveučilišta u Splitu i Pravnog fakulteta Sveučilišta u Sarajevu.
4. Vesna Skorupan Wolff, Standardizacija općih uvjeta poslovanja koncesionara marina kao korak naprijed, Okrugli stol: Aktualni pravni izazovi održivog razvoja jadranskih luka nautičkog turizma, pri 22. Međunarodnoj znanstvenoj konferenciji o ekonomskom i društvenom razvoju – Pravni izazovi suvremenog svijeta, Split, 29. – 30. lipnja 2017. u organizaciji Sveučilišta u Splitu, Sveučilišta Sjever, Pravnog fakulteta Sveučilišta u Splitu i Pravnog fakulteta Sveučilišta u Sarajevu.
5. Adriana Vincenca Padovan, Javne ovlasti tijela koje upravlja lukom, pozvano predavanje na stručnom savjetovanju: Koncesije za luke od lokalnog značaja i objekte obalne infrastrukture i vlasništvo u zoni morskog dobra, Tivat, 2. studenog 2017., u organizaciji Javnog preduzeća za upravljanje morskim dobrom Crne Gore.
6. Iva Tuhtan Grgić, Važnost studije opravdanosti davanja koncesije i kriteriji za izbor koncesionara, pozvano predavanje na stručnom savjetovanju: Koncesije za luke od lokalnog značaja i objekte obalne infrastrukture i vlasništvo u zoni morskog dobra, Tivat, 2. studenog 2017., u organizaciji Javnog preduzeća za upravljanje morskim dobrom Crne Gore.
7. Adriana Vincenca Padovan, Sprečavanje onečišćenja mora fekalijama s jahti – pravni okvir, pozvano predavanje na međunarodnoj konferenciji ADRIATIC 2017 – Zaštita Jadrana od onečišćenja s brodova, 2. – 5. listopada, 2017., Split, u organizaciji Ministarstva mora, prometa i infrastrukture.
8. Adriana Vincenca Padovan, Vesna Skorupan Wolff, Report of the AMLC Working Group on the Legal Aspects of Nautical Tourism and the Way Forward, 3. Jadranska konferencija pomorskog prava, Grado, 25. – 26. lipnja 2018., u organizaciji Društva za pomorsko pravo Italije, Društva za pomorsko pravo Slovenije i Hrvatskog društva za pomorsko pravo.
9. Iva Tuhtan Grgić, Izazov usklađivanja materije gospodarskog korištenja pomorskog dobra s europskim pravom, izlaganje na konferenciji Hrvatska u Europskoj Uniji - 5 godina poslije, 25. – 26. listopada 2018., Rijeka, u organizaciji Hrvatske akademije pravnih znanosti i Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci.



Konferencija  
Novi pravni režim za marine  
održana 22. i 23. studenog 2018. u palači Akademije u Zagrebu

U ovoj knjizi objavljeni su radovi sa znanstvene konferencije, kojom se obilježio svršetak znanstvenog projekta pod naslovom *Razvoj suvremenog pravnog i osigurateljnog režima za hrvatske marine – unapređenje konkurentnosti, sigurnosti, sigurnosne zaštite i zaštite morskog okoliša (DELICROMAR)* koji je financirala Hrvatska zaklada za znanost u razdoblju od 1. ožujka 2016. do 28. veljače 2019. (HRZZ-UIP-2013-11-3061).



*Organizatori konferencije*  
Znanstveno vijeće za državnu upravu, pravosuđe i vladavinu prava i  
Jadranski zavod  
Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti



*Suorganizator konferencije*  
Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture Republike Hrvatske



REPUBLIKA HRVATSKA  
Ministarstvo mora, prometa  
i infrastrukture

*Voditelj*  
Akademik Jakša Barbić

*Konferenciju su sufinancirali*

*Sponzori*

Hrvatska gospodarska komora



Croatia osiguranje d.d. Zagreb



*Zlatni donator*

Adriatic Croatia International Club - ACI d.d. Opatija



*Donatori*

Marina Dalmacija d.o.o. Sukošan

Odvjetničko društvo Ljubenko i partneri, Zagreb

Marina Punat d.o.o. Punat

Yacht Pool d.o.o. Poreč

*Nakladnik*  
Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti  
Trg Nikole Šubića Zrinskog 11, 10000 Zagreb

*Za nakladnika*  
Akademik Dario Vretenar, glavni tajnik

*Tehnički urednik i korektura*  
Vlatka Živojnović

*Lektura*  
Ana Biško  
dr. sc. Kristian Lewis

*Naklada*  
300 primjeraka

*Tisak*  
Tiskara Zelina d.d.

Objavljeno u ožujku 2019.





**Knj. 30.** Pravna zaštita tla : okrugli stol održan 5. studenoga 2015. Zagreb, 2016.

**Knj. 31.** Pravo na dom : okrugli stol održan 28. siječnja 2016. Zagreb, 2016.

**Knj. 32.** Pravna zaštita voda : okrugli stol održan 9. ožujka 2016. Zagreb, 2016.

**Knj. 33.** Zaštita intelektualnog vlasništva : okrugli stol održan 18. ožujka 2016. Zagreb, 2017.

**Knj. 34.** Pravna zaštita prostora : okrugli stol održan 17. listopada 2016. Zagreb, 2017.

**Knj. 35.** Pravna zaštita mora : okrugli stol održan 23. studenoga 2016. Zagreb, 2017.

**Knj. 36.** Pravna zaštita zraka : okrugli stol održan 26. siječnja 2017. Zagreb, 2017.

**Knj. 37.** Kaznenopravna zaštita okoliša : okrugli stol održan 1. ožujka 2017. Zagreb, 2017.

**Knj. 38.** Građanskopravna zaštita okoliša : okrugli stol održan 7. lipnja 2017. Zagreb, 2017.

**Knj. 39.** Upravno sudovanje u Hrvatskoj : okrugli stol održan 29. lipnja 2017. Zagreb, 2018.

**Knj. 40.** Pravno uređenje gospodarenja otpadom : okrugli stol održan 27. listopada 2017. Zagreb, 2018.

**Knj. 41.** Dvadeset godina hrvatskoga stvarnopravnog uređenja : okrugli stol održan 6. prosinca 2017. Zagreb, 2018.

**Knj. 42.** Pravni okvir za luke nautičkog turizma : okrugli stol održan 8. veljače 2018. Zagreb, 2018.

**Knj. 43.** Europska budućnost hrvatskoga građanskog pravosuđa : okrugli stol održan 8. ožujka 2018. Zagreb, 2019.

**Knj. 44.** Europska budućnost hrvatskoga kaznenog pravosuđa : okrugli stol održan 24. svibnja 2018. Zagreb, 2018.

**Knj. 45.** Istine i zablude o reformi znanosti i visokog obrazovanja : okrugli stol održan 28. lipnja 2018. Zagreb, 2019.

**Knj. 46.** Zakladništvo u Republici Hrvatskoj : okrugli stol održan 22. listopada 2018. Zagreb, 2019.

**Knj. 47.** Novi pravni režim za marine : konferencija održana 22. i 23. studenog 2018. Zagreb, 2019.



80,00 kn

ISBN 978-953-347-221-8



9 789533 472218