ISSN 1331-9914 (Tisak / Print)
ISSN 1848-8927 (Online)

UDK 347.79
http://doi.org/10.21857/mjrl3uwg79

HRVATSKA AKADEMIJA ZNANOSTI I UMJETNOSTI
JADRANSKI ZAVOD
Z A G R E B

POREDBENO POMORSKO PRAVO

COMPARATIVE MARITIME LAW

PPP god. 63, broj 178, str. 1 – 444, Zagreb, 2024.

ISSN 1331-9914 (Tisak / Print)
ISSN 1848-8927 (Online)
UDK 347.79
http://doi.org/10.21857/mjrl3uwg79

HRVATSKA AKADEMIJA ZNANOSTI I UMJETNOSTI
JADRANSKI ZAVOD
Z A G R E B

POREDBENO POMORSKO PRAVO

COMPARATIVE MARITIME LAW

PPP god. 63, broj 178, str. 1 – 444, Zagreb, 2024.

POREDBENO POMORSKO PRAVO = COMPARATIVE MARITIME LAW

Nakladnik / Publisher:
HRVATSKA AKADEMIJA ZNANOSTI I UMJETNOSTI
CROATIAN ACADEMY OF SCIENCES AND ARTS
Trg Nikole Šubića Zrinskog 11, HR-10000 Zagreb

Za nakladnika / **For the Publisher**: akademik Dario Vretenar, glavni tajnik
Glavni urednik / Editor-in-Chief: akademik Jakša Barbić
Zamjenica glavnog urednika / Deputy Editor-in-Chief: prof. dr. sc. Dorotea Ćorić

Adresa uredništva / Address of the Editorial Board:
JADRANSKI ZAVOD HRVATSKE AKADEMIJE ZNANOSTI I UMJETNOSTI
ADRIATIC INSTITUTE OF THE CROATIAN ACADEMY OF SCIENCES AND ARTS
Augusta Šenoe 4, HR-10000 Zagreb; tel: +385 1 49 20 733; tel/fax: + 385 1 48 12 703
https://jadranski-zavod.hazu.hr/pubc/casopis-poredbeno-pomorsko-pravo/
e-adresa: jz@hazu.hr

Uredništvo / Editorial Board

Prof. Alfredo Antonini (University of Udine, Italy); Prof. David J. Attard, PhD (International Tribunal for the Law of the Sea, Hamburg, Germany); Assoc. Prof. Daniele Casciano, PhD (University of Udine, Italy); Prof. Martin Davies (Tulane University School of Law, Tulane Maritime Law Center, New Orleans, USA); Dr. Shengnan Jia, PhD (Jimei University, Xiamen, China); Assoc. Prof. Rocco Lobianco, PhD (University of Udine, Italy); Prof. Massimiliano Musi, PhD (University of Bologna, Italy); Assoc. Prof. Elena Orrù, PhD (University of Bologna, Italy); Prof. Časlav Pejović, PhD (Kyushu University, Fukuoka, Japan); Prof. Maria Victoria Petit Lavall, PhD (University Jaume I, Castellón, Spain); Prof. Emer. D. Rhidian Thomas, PhD (Swansea University, UK); Prof. Patricia Vella de Fremeaux, PhD (University of Malta, Malta); Prof. Stefano Zunarelli, PhD (University of Bologna, Italy)

prof. dr. sc. Vesna Barić Punda (Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu); prof. dr. sc. Dragan Bolanča (Pomorsko savjetovanje Bolanča d.o.o., Split); dr. sc. Božena Bulum (Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Jadranski zavod); prof. emer. Ivo Grabovac (Sveučilište u Splitu); prof. dr. sc. Ivana Kunda (Sveučilište u Rijeci, Pravni fakultet); izv. prof. dr. sc. Nikola Mandić (Pomorski fakultet Sveučilišta u Splitu); prof. dr. sc. Jasenko Marin (Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu); naslovna izv. prof. dr. sc. Adriana Vincenca Padovan (Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Jadranski zavod); izv. prof. dr. sc. Petra Perišić (Sveučilište u Rijeci, Pravni fakultet); prof. dr. sc. Ranka Petrinović (Pomorski fakultet Sveučilišta u Splitu); izv. prof. dr. sc. Marija Pijaca (Pomorski odjel Sveučilišta u Zadru); prof. dr. sc. Davorin Rudolf, ml. (Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu); dr. sc. Vesna Skorupan Wolff (Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Jadranski zavod); izv. prof. dr. sc. Gordan Stanković (Odvjetničko društvo Vukić, Jelušić, Šulina, Stanković, Jurcan & Jabuka, Rijeka); doc. dr. sc. Trpimir Mihael Šošić (Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu); izv. prof. dr. sc. Iva Tuhtan Grgić (Sveučilište u Rijeci, Pravni fakultet); izv. prof. dr. sc. Igor Vio (Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet)

Suradnik u uredništvu (Online, UDK) / Associate Editor (Online, UDC):
Jakov Sinovčić-Perković, mag. bibl.

Lektor za engleski jezik / English Language Reviser: Mark J. Davies, MA

Lektorica za hrvatski jezik / Croatian Language Revisers: Ivana Gojnić, mag. educ. croat. et soc.

Izvršna urednica / Executive Editor: Ivana Gojnić, mag. educ. croat. et soc.

Časopis izlazi jedanput godišnje / The journal is published annually

Naklada: 200 primjeraka / Circulation: 200 copies

Tiskano uz potporu / Financial support: Ministarstvo znanosti i obrazovanja Republike Hrvatske / The Ministry of Science and Education of the Republic of Croatia
Zaklada Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti / The Foundation of the Croatian Academy of Sciences and Arts

Prilozi objavljeni u časopisu dostupni su u bazama, na portalima i servisima / Papers published in the journal are included in the databases, portals and services: Academic Search Complete (EBSCO); HeinOnline; Legal Source (EBSCO); HRČAK; DiZbi.HAZU; ERIH Plus; Scientific Indexing Services (SIS); ASFA Database; Electronic Journals Library; Library of Congress; Peace Palace Library (Hague)

Grafičko oblikovanje / Graphic Design: Sonja Batušić

Tisak / Print: Stega tisak d.o.o., Heinzelova 60/1, 10000 Zagreb

SADRŽAJ / CONTENTS

Riječ urednika 1

Editorial 6

ČLANCI / ARTICLES

Dr. sc. Vesna Skorupan Wolff

Pretpostavke za primjenu pojedinih sustava odgovornosti za štetu zbog smrti ili tjelesnih ozljeda kupača i drugih osoba u moru (izvorni znanstveni rad) 13

Presumptions for the Application of Certain Systems of Liability for Loss of Life and Personal Injury to Swimmers and Other Persons in the Sea (original scientific paper) 83

Dr. sc. Gordan Stanković; naslovna izv. prof. dr. sc. Adriana Vincenca Padovan

Početak i trajanje roka zastare za odštetne tražbine osiguratelja prema trećoj odgovornoj osobi – može li drukčije? (izvorni znanstveni rad) 85

The Commencement and Duration of the Limitation Period for a Subrogated Insurer's Claim Against a Tortfeasor: Can It Be Any Different? (original scientific paper) 129

Prof. dr. sc. Željka Primorac

Europska pravna ishodišta izvršenja obveze prebrojavanja i prijave podataka o putnicima i članovima posade broda (pregledni znanstveni rad) 131

European Legal Sources on the Execution of the Obligation to Count and Report Data on Passengers and Ship Crew Members (review article) 162

Dr. sc. Ivica Kinder

Normativni izazovi proizvodnje energije korištenjem vjetra u isključivom gospodarskom pojasu Republike Hrvatske (izvorni znanstveni rad) 163

Normative Challenges in the Exploitation of Wind Energy in the Exclusive Economic Zone of the Republic of Croatia (original scientific paper) 206

Marin Novak, stud. iur.
Stvarnopravno uređenje plaža u Republici Hrvatskoj (izvorni znanstveni rad) 207
The Property Law of Beaches in the Republic of Croatia (original scientific paper) 272

Boris Jerman, PhD
Regulation of the Employment Status of Seafarers (review article) 273
Regulacija radnog statusa pomoraca (pregledni znanstveni rad)..... 310

Dr. sc. Ante Vuković
Podjela nadležnosti između Republike Hrvatske i jedinica lokalne samouprave u odnosu na nadzor pomorskog dobra (pregledni znanstveni rad)..... 311
Division of Jurisdiction Between the Republic of Croatia and Local Self-government Units in Relation to the Maritime Domain (review article)... 328

Ines Bezić, mag. iur.
Osiguranje odgovornosti marine – pogled iz prakse (stručni rad)..... 329
Marina Liability Insurance: A Practical View (professional paper)..... 362

ODLUKE DOMAĆIH SUDOVA / DECISIONS OF DOMESTIC COURTS

Visoki upravni sud Republike Hrvatske, rješenje br. Usž-2505/16-2 od 6. rujna 2017., Uporaba veza u komunalnom dijelu luke (prikaz: **dr. sc. Vesna Skorupan Wolff**)..... 365
High Administrative Court of the Republic of Croatia, Usž-2505/16-2, 6 September 2017, Use of Berths in the Communal Part of a Port..... 369

Visoki trgovački sud Republike Hrvatske, rješenje br. Pž-5619/10-4 od 1. veljače 2011., Ovlaštenik pomorskog privilegija je član posade, a ne poslodavac (prikaz: **dr. sc. Vesna Skorupan Wolff)**..... 371
High Commercial Court of the Republic of Croatia, Pž-5619/10-4, 1 February 2011, Maritime Liens on Ships Arise in Favour of the Ship's Crew, and Not in Favour of the Employer..... 375

Visoki trgovački sud Republike Hrvatske, presuda i rješenje br. Pž-6430/07-4 od 17. studenog 2010., Stjecanje bez osnove – korištenje broda bez naknade (prikaz: **dr. sc. Vesna Skorupan Wolff**) 377

High Commercial Court of the Republic of Croatia, Pž-6430/07-4, 17 November 2010, Unjust Enrichment: The Use of a Ship Without Payment of Hire 382

Visoki trgovački sud Republike Hrvatske, presuda br. Pž-6337/06-6 od 19. studenog 2009., Odgovornosti za štetu zbog nezakonitog rada lučke uprave (prikaz: **dr. sc. Vesna Skorupan Wolff**) 383

High Commercial Court of the Republic of Croatia, Pž-6337/06-6, 19 November 2009, Liability for Damage Due to Illegal Work of the Port Authority 386

ODLUKE STRANIH SUDOVA / DECISIONS OF FOREIGN COURTS

Njemački vrhovni sud (BGH), presuda br. I ZR 140/22 od 20. travnja 2023., Odgovornost za opasnost od zakašnjenja u prijevozu robe morem (prikaz: **dr. sc. Vesna Polić Foglar**) 389

The German Federal Court of Justice (BGH), I ZR 140/22, 20 April 2023, Liability for the Danger of Delay in the Carriage of Goods by Sea 397

PRIKAZI KNJIGA / BOOK REVIEWS

Martin Davies; Anthony Dickey, Shipping Law, 5th Edition ,Thomson Reuters (Professional) Australia Limited, Pyrmont, 2024, cxxix + 1001 pages (prikaz: **naslovna izv. prof. dr. sc. Adriana V. Padovan**) 401

Iva Parlov, Coastal State Jurisdiction over Ships in Need of Assistance, Maritime Casualties and Shipwrecks, Brill Nijhoff, Leiden, 2022, 361 pages (prikaz: **Irena Nišević, mag. iur.**) 419

PRIKAZI PREDAVANJA / LECTURE REVIEWS

The William Tetley Lecture on Maritime Law Delivered by the Hon. Justice Sarah Derrington at Tulane Law School on 3 April 2024 (prikaz: **naslovna izv. prof. dr. sc. Adriana V. Padovan**) 427

Predavanje iz pomorskog prava posvećeno Williamu Tetleyu održala je sutkinja Sarah Derrington 3. travnja 2024. godine na Pravnom fakultetu Sveučilišta Tulane 435

KAZALO AUTORA / AUTHOR INDEX 437

UPUTE AUTORIMA 439

INSTRUCTIONS FOR AUTHORS 442

RIJEČ UREDNIKA

Poštovani čitatelji i čitateljice,

predstavljamo vam novi broj časopisa *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law* s kojim nastavljamo ispunjavati našu misiju objavljivanja radova iz različitih područja pomorskog prava i prava mora. Kao i prethodnih godina, časopis obrađuje aktualne teme iz struke zahvaljujući stručnosti autora koji svojim analizama, raspravama i prijedlozima znatno pridonose kvaliteti sadržaja. Svi prilozi objavljeni u ovome broju pružaju čvrsto uporište za daljnje proučavanje pomorskog prava i prava mora, s posebnim osvrtom na radove s tema iz pomorskog imovinskog prava i prava osiguranja koji su predstavljeni na znanstvenom skupu »Pomorsko imovinsko pravo i pravo osiguranja – *in memoriam* prof. dr. sc. Drago Pavić« održanom 15. prosinca 2023. godine u Zagrebu, u dvorani Knjižnice Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti. Skup su organizirali Jadranski zavod Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti u suradnji s Pomorskim fakultetom Sveučilišta u Splitu, Hrvatskim društvom za pomorsko pravo, Hrvatskim društvom za transportno pravo i Hrvatskom udrugom za pravo osiguranja, kako bi iskazali poštovanje životu i djelu profesora Pavića (1933. – 2023.) vodećem hrvatskom znanstveniku, stručnjaku i piscu u području prava pomorskog osiguranja, autoru brojnih knjiga iz područja pomorskog imovinskog prava.

Ovaj broj časopisa sadržava ukupno četiri izvorna znanstvena rada, tri pregledna znanstvena rada, jedan stručni rad, prikaze četiriju domaćih i jedne inozemne sudske presude, dviju inozemnih knjiga i jednog inozemnog predavanja.

Autorica izvornog znanstvenog rada »Pretpostavke za primjenu pojedinih sustava odgovornosti za štetu zbog smrti ili tjelesnih ozljeda kupača i drugih osoba u moru«, dr. sc. Vesna Skorupan Wolff, komentira i kritički analizira pretpostavke koje treba ispuniti kako bi se primijenili pojedini sustavi odgovornosti za štetu zbog smrti ili tjelesnih ozljeda kupača i drugih osoba u moru. Primjena materijalnog prava ovisi o tome koji je objekt usmrtio ili ozlijedio kupača ili drugu osobu u moru, a do primjene mogu doći tri sustava pravila o odgovornosti za štetu. Prvi sustav čine odredbe PZ-a o izvanugovornoj odgovornosti vlasnika broda i brodara te odgovornosti za smrt i tjelesne ozljede. Drugi je sustav propisan odredbama PZ-a o vađenju i uklanjanju podrtina i potonulih stvari. Treći sustav čine odredbe ZOO-a o odgovornosti za štetu. Nakon izuzetno temeljite analize autorica zaključuje da se zakonska rješenja odlikuju cjelovitošću i sustavnošću,

međutim, mnoga specifična pravna pitanja koja se odnose na razgraničenje pojedinih sustava odgovornosti za štetu, ograničenje odgovornosti i pojedine tipove ugovora o osiguranju mogu biti dvojbena. Tumačenja otvorenih pravnih pitanja i komentar zakonskih odredbi izneseni u ovom radu trebaju doprinijeti unaprjeđenju provedbe propisa u praksi te pružiti smjernice za pravilan odabir materijalnog prava na konkretan izvanugovorni odnos odgovornosti za štetu zbog smrti ili tjelesne ozljede kupača i drugih osoba u moru.

U izvornom znanstvenom radu pod naslovom »Početak i trajanje roka zastare za odštetne tražbine osiguratelja prema trećoj odgovornoj osobi – može li drugačije?«, autora dr. sc. Gordana Stankovića i naslovne izv. prof. dr. sc. Adriane Vincence Padovan, analizira se subrogacija osiguratelja kao važnog instituta imovinskog osiguranja gdje osiguratelj nakon isplate štete na temelju zakona stupa u pravni položaj osiguranika prema štetniku. Postupovni i materijalnopravni izazovi koji proizlaze iz ovog mehanizma često su izvor kompleksnih pravnih razmatranja, posebno s obzirom na početak i trajanje roka zastare subrogiranih odštetnih zahtjeva. Vrlo sustavna i temeljita rasprava uključuje zanimljive slučajeve iz sudske prakse, kritičku analizu zakonskih propisa, kao i poredbenopravna rješenja. Autori članka zalažu se za reformu relevantnih zakonskih odredbi te predlažu izmjene *de lege ferenda* kako bi se bolje zaštitila prava osiguratelja i uspostavila veća pravna sigurnost.

Europsko zakonodavstvo kojim se uređuje izvršenje obveze prebrojavanja, prijavljivanja i prijenosa podataka o putnicima i članovima posade na brodovima unutar EU-a prikazuje se u preglednom znanstvenom radu pod naslovom »Europska pravna ishodišta izvršenja obveze prebrojavanja i prijave podataka o putnicima i članovima posade broda« autorice prof. dr. sc. Željke Primorac. U radu se istražuje problematika necjelovite implementacije europskog zakonodavstva u nacionalne pravne sustave država članica EU-a, što je dovelo do administrativnih i financijskih opterećenja za brodare. Analizirana su pravna rješenja koja uključuju primjenu suvremenih tehnoloških dostignuća u pomorskom prijevozu, digitalizaciju obveze izvješćivanja i elektroničkog sustava prikupljanja i prijenosa podataka o osobama na brodu. Autorica ocjenjuje u kojoj su mjeri ostvareni dugogodišnji ciljevi EU-a u vezi s modalitetima prilagodbe postojećih pravnih rješenja izazovima digitalizacije i suvremene pomorske plovidbe, osiguravanja veće učinkovitosti provođenja mjera traganja i spašavanja za osobama s broda te olakšavanja rješavanja posljedica pomorskih nesreća.

Proučavanje normativnih i akcesornih pravnih i nepravnih izazova povezanih s iskorištavanjem obnovljivih izvora energije, napose energije vjetra

u isključivom gospodarskom pojasu Republike Hrvatske, tema je izvornog znanstvenog rada »Normativni izazovi proizvodnje energije korištenjem vjetra u isključivom gospodarskom pojasu Republike Hrvatske« autora dr. sc. Ivice Kindera. Autor proučava Konvenciju UN-a o pravu mora, zakonodavstvo EU-a i hrvatsko pravo. Zaključuje kako normativni okvir RH treba upotpuniti u vezi s isključivim gospodarskim pojasom te međuresorno ujednačiti na zakonskoj i podzakonskoj razini, osobito u definicijama temeljnih pojmova. U radu se prikazuju i komentiraju nastojanja EU-a na polju tzv. energetske tranzicije. Analiziraju se politike, strategije i sekundarno pravo EU-a o tzv. plavom gospodarstvu, prostornom planiranju na moru te prekograničnoj i regionalnoj suradnji. S obzirom na gospodarsko-politička nastojanja EU-a u vezi s IGP-om država članica, autor zagovara aktivno sudjelovanje RH u svim tekućim procesima radi zaštite svojih nacionalnih interesa u skladu sa svojim geopolitičkim položajem te pomorskom i jadranskom orijentacijom.

U izvornom znanstvenom radu »Stvarnopravno uređenje plaža u Republici Hrvatskoj«, Marin Novak, stud. iur., mladi autor na početku svoje znanstvene karijere istražuje kako se stvarnopravno uređenje hrvatskih plaža razvijalo od austro-ugarskog razdoblja do donošenja Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama 2023. godine. Rad detaljno istražuje pravnu tipologiju plaža, problematiku stečenih prava, koncesija i zaštitu prava na plažama. Posebnu pažnju posvećuje ograničenjima opće upotrebe pomorskog dobra i potrebi za zaštitom njegovih prirodnih i društvenih vrijednosti. Autor analizira kako se novo zakonodavstvo odnosi prema prethodnom i zaključuje da, unatoč početnim kritikama, ono predstavlja evoluciju, a ne revoluciju u ovome području. Zaključuje da neka pitanja ostaju otvorena poput onih vezanih za sposobnost zalaganja prava iz koncesija te stečenih prava na pomorskom dobru i plažama.

Autor dr. sc. Boris Jerman, u preglednom znanstvenom radu pod naslovom »Regulacija radnog statusa pomoraca«, analizira specifičnosti radnopravnog statusa pomoraca koji rade i žive na brodu često daleko od svojih obitelji. U prošlosti su pomorci bili u nepovoljnom položaju, podređeni brodovlasnicima i nedovoljno informirani o svojim pravima. Uvođenjem međunarodnih propisa, od kojih ključnu ulogu ima Konvencija o radu pomoraca iz 2006. godine, poboljšan je status i položaj pomoraca, kao i nadzor država luka. Međutim, unatoč napretku, položaj pomoraca još uvijek nije zadovoljavajući jer brodari smanjenjem broja članova posade i njihovih beneficija nastoje smanjiti troškove poslovanja. Autor posebno ukazuje na posebnosti pravnog uređenja položaja pomoraca koje se ne mogu regulirati odredbama općeg radnog prava te analizira razvoj propisa koji

uređuju položaj pomoraca. U članku se, također, uspoređuju nacionalni propisi Slovenije, Hrvatske i Italije. Zaključuje se kako su oni usklađeni s MLC-om 2006. i drugim međunarodnim konvencijama, ali se ukazuje i na njihove razlike u opsegu regulacije.

U preglednom znanstvenom radu »Podjela nadležnosti između Republike Hrvatske i jedinica lokalne samouprave u odnosu na nadzor pomorskog dobra« autor dr. sc. Ante Vuković prikazuje relevantne povijesne i važeće pravne izvore vezane za nadzor nad pomorskim dobrom u Republici Hrvatskoj. U radu se analizira kako je ustanovljena podjela nadležnosti nad pomorskim dobrom.

U stručnom radu »Osiguranje odgovornosti marine – pogled iz prakse«, autorice Ines Bezić, mag. iur., analizira se osiguranje odgovornosti marina s osvrtom na štetne događaje i sudsku praksu. Odgovornost marine za štete na plovilima koja se nalaze na vezu u marini prema korisnicima usluga promatra se kroz ugovor o nautičkom vezu. Analizira se zakonski okvir te autonomno pravo. Osim ugovorne odgovornosti, obrađena je i izvanugovorna odgovornost marine prema trećim osobama. U pogledu osiguranja odgovornosti marine analiziraju se vrste osiguranja, najvažniji pojmovi iz ugovora o osiguranju i police osiguranja. U radu se opisuje postupak u slučaju štetnog događaja u marini, iznose se primjeri štetnih događaja u marinama u praksi te sažeto prikazuju sudske odluke u sporovima iz ugovora o vezu.

Osim znanstvenih radova, časopis *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law* već tradicionalno objavljuje i prikaze sudskih presuda. U ovome su broju objavljeni prikazi presuda domaćih i inozemnih sudova koje su pripremile dr. sc. Vesna Skorupan Wolff i dr. sc. Vesna Polić Foglar. Autorice se bave analizom presuda u području pomorskog prava. Evidentiranje i tumačenje sudske prakse znatno doprinosi razvoju pomorskopravne doktrine te sudske i poslovne prakse, pa se radi o vrijednim prilozima za široki krug čitatelja.

Prikazi knjiga predstavljaju korisne doprinose jer promoviraju nove naslove istaknutih domaćih i inozemnih stručnjaka, stoga ih često uključujemo u sadržaj našeg časopisa. U ovome broju objavljujemo prikaze dviju znanstvenih knjiga: *Shipping Law, 5. izdanje* autora prof. Martina Daviesa i prof. Anthonya Dickeya, koji je pripremila naslovna izv. prof. dr. sc. Adriana Vincenca Padovan; te *Coastal State Jurisdiction over Ships in Need of Assistance, Maritime Casualties and Shipwrecks* autorice izv. prof. dr. sc. Ive Parlov, čiji je prikaz izradila Irena Nišević, mag. iur. Obje su knjige napisane na engleskom jeziku i bave se međunarodno relevantnim temama iz pomorskog prava, stoga će zasigurno privući pažnju širokog kruga čitatelja.

Ovaj je broj časopisa obogaćen jednim vrlo zanimljivim prilogom – prikazom inozemnog predavanja koji je pripremila naslovna izv. prof. dr. sc. Adriana Vincenca Padovan, Fulbrightova stipendistica na gostujućem znanstvenom istraživanju na Pravnom fakultetu Sveučilišta Tulane, pri Centru za pomorsko pravo (New Orleans, Louisiana, SAD). Prikazuje se predavanje iz pomorskog prava održano 3. travnja 2024. godine na Pravnom fakultetu Sveučilišta Tulane, u čast uglednog profesora Williama Tetleya. Održala ga je sutkinja Saveznog suda Australije Sarah Derrington, jedna od vodećih stručnjakinja u pomorskom pravu i osiguranju, koja je u svom izlaganju pod nazivom »Je li nacionalna idiosinkrazija nadjačala međunarodnu uniformnost?« dublje istražila osnovne argumente zagovaranja međunarodne jednolikosti u pomorskom pravu te kako tu viziju mogu otežati specifična nacionalna pravna rješenja. Usredotočila se na dva ključna područja pomorskog prava – prijevoz robe morem i ograničenje odgovornosti brodara za pomorske tražbine.

Na kraju, zahvaljujemo svim autorima na njihovim doprinosima, kao i recenzentima i urednicima koji su pomogli u objavljivanju ovog broja časopisa *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*. Vjerujemo da će svi prilozi biti od koristi ne samo akademskoj zajednici, nego i pravnim praktičarima i institucijama. Visoka razina znanstvenih i stručnih priloga koje objavljujemo u našem časopisu potiču nas da i dalje unapređujemo njegovu kvalitetu i doprinosimo razvoju znanstvene i šire društvene zajednice.

Akademik Jakša Barbić, glavni urednik

EDITORIAL

Dear Readers,

We present to you the new issue of *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, continuing our mission of publishing papers in various fields of maritime law and the law of the sea. As in previous years, the journal addresses current topics in the field, thanks to the expertise of the authors whose analyses, discussions, and proposals significantly contribute to the quality of the content. All materials published in this issue provide a foundation for the further study of maritime law and the law of the sea, with particular emphasis on papers addressing topics in maritime property law and insurance law, presented at the scientific conference "Maritime Property Law and Insurance Law – In Memoriam Professor Drago Pavić, PhD", held on 15 December 2023 at the Library of the Croatian Academy of Sciences and Arts in Zagreb. The conference was organised by the Adriatic Institute of the Croatian Academy of Sciences and Arts in collaboration with the Faculty of Maritime Studies at the University of Split, the Croatian Maritime Law Association, the Croatian Transport Law Association, and the Croatian Insurance Law Association, in honour of Professor Drago Pavić, PhD (1933-2023), a distinguished Croatian scholar, expert, and author in the field of maritime law, particularly marine insurance law.

This issue contains four original scientific papers, three review articles, one professional paper, four domestic court rulings, one foreign court ruling, reviews of two foreign books and one foreign lecture.

Vesna Skorupan Wolff, PhD, is the author of the original scientific paper entitled "Presumptions for the Application of Certain Systems of Liability for Loss of Life and Personal Injury to Swimmers and Other Persons in the Sea". The author comments on and critically analyses the conditions that must be met for the application of specific liability systems for damage resulting from the loss of life or personal injury to the swimmer or other persons in the sea. The application of the law depends on which object caused the loss of life or personal injury. Three systems of rules on liability for damage can be applied. The first system consists of provisions of the Maritime Code on non-contractual liability of the shipowner and ship operator, as well as liability for loss of life and personal injury. The second system is prescribed by the provisions of the Maritime Code on the recovery and removal of wrecks and sunken objects. The third system consists of provisions of the Civil Obligations Act on liability for damage. After an exceptionally thorough analysis, the author concludes that the legal regulations

are characterised by completeness and systematicity; however, many specific legal issues related to the delimitation of certain systems of liability for damage, limitation of liability, and certain types of insurance contracts may be doubtful. Interpretations of open legal issues and comments on the legal provisions presented in this paper should contribute to an improvement in the implementation of regulations in practice and provide guidelines for the correct selection of law for specific non-contractual liability for damage due to the loss of life and personal injury to swimmers and other persons at sea.

Gordan Stanković, PhD, and Associate Professor Adriana Vincenca Padovan, PhD, are co-authors of the original scientific paper entitled "The Commencement and Duration of the Limitation Period for a Subrogated Insurer's Claim Against a Tortfeasor: Can It Be Any Different?". The authors analyse the insurers' subrogation as a particularly important concept in property insurance, where, upon the payment of the insurance proceeds, the insurer *ex lege* steps into the legal position of the insured in relation to the tortfeasor. Procedural and substantive legal challenges arising from this mechanism are often the source of complex legal considerations, especially in terms of the commencement and duration of the limitation period for subrogated claims. The very systematic and thorough discussion includes interesting case law, a critical analysis of legal regulations, as well as comparative legal solutions. The authors advocate for the reform of the relevant legal provisions and propose specific amendments *de lege ferenda* to better protect the insurer's rights and establish greater legal certainty.

Professor Željka Primorac, PhD, is the author of the review article "European Legal Sources on the Execution of the Obligation to Count and Report Data on Passengers and Ship Crew Members". The author analyses the European legal sources on the execution of the obligation to count, report, and transfer data on the passengers and crew members of ships sailing within the EU. The paper shows the problem of the incomplete transposition of European legislation into the national legal systems of the EU Member States, which has led to administrative and financial burdens for shipowners. The paper further analyses the legal provisions that include the application of modern technological achievements in maritime transport, the digitalisation of the reporting obligation, and the electronic system for collecting and transferring data on persons on board. The author evaluates to what extent the EU's long-standing goals have been achieved regarding the modality of adapting the existing legal provisions to the challenges of digitalisation and modern maritime navigation, ensuring greater efficiency in the implementation of search and rescue measures for persons on board and helping to resolve the consequences of maritime accidents.

Ivica Kinder, PhD, is the author of the original scientific paper "Normative Challenges in the Exploitation of Wind Energy in the Exclusive Economic Zone of the Republic of Croatia". The author studies normative, as well as accessory, legal and non-legal challenges associated with the exploitation of renewable energy sources, especially wind energy at sea in Croatia, with particular focus on the exclusive economic zone (EEZ). He concludes that the normative framework of the Republic of Croatia should be complemented with respect to the exclusive economic zone and should be harmonised inter-departmentally at both a legal and by-law level, especially regarding the definitions of basic terms. In the paper, the EU's efforts in the field of energy transition are presented and commented on through an analysis of EU policy in this domain. Strategies and secondary law concerning the blue economy, maritime spatial planning, and transboundary and regional cooperation are all analysed. Considering the EU's political and economic efforts regarding the EEZs of its Member States, the author advocates the active involvement of the Republic of Croatia in all ongoing processes to protect its national interests in accordance with its geopolitical position and maritime Adriatic orientation.

Marin Novak, LLB Candidate, a young author at the beginning of his scientific career, is the author of the original scientific paper "The Property Law of Beaches in the Republic of Croatia". The author investigates how the property law of beaches in the Republic of Croatia developed from the Austro-Hungarian period through to the adoption of the Maritime Demesne and Maritime Ports Act. The paper examines the legal typology of beaches, the issues surrounding acquired rights, concessions, and the protection of rights on beaches. It pays particular attention to the limitations on the general use of marine resources and the need to safeguard their natural and social values. The author analyses how the new legislation relates to the previous laws and concludes that, despite initial criticisms, it represents an evolution rather than a revolution in this area. The author concludes that certain issues remain open, such as those concerning the lien capacity of concession rights and acquired rights on maritime demesne.

Boris Jerman, PhD, is the author of the review article "Regulation of the Employment Status of Seafarers". The author analyses the specific details of the employment relationship of seafarers who work and live on board, often far away from their families. In the past, their position was less than enviable, as they, as a party in the working relationship, were clearly under the authority of the shipowner and were very poorly informed about their rights. The introduction of international regulations, of which the Maritime Labour Convention of 2006 (MLC,

2006) is of key importance, has improved the status and position of seafarers as well as port state control. However, despite progress, the position of seafarers is still far from desirable, as shipowners seek to reduce their own operating costs by cutting down on the number of crew members and their benefits. The author indicates particular aspects of the legal framework governing the position of seafarers that cannot be regulated by general labour law and analyses the development of regulations that address the status of seafarers. The article also compares the national regulations of Slovenia, Croatia, and Italy. The author concludes that the legislation of the three countries more or less complies with the MLC, 2006, and other international conventions, but they differ in their scope, which is influenced by the extent and importance of the maritime sector in their national economies.

Ante Vuković, PhD, is the author of the review article "Division of Jurisdiction Between the Republic of Croatia and Local Self-government Units in Relation to the Maritime Domain". The author presents relevant historical and positive legal sources related to the supervision of the maritime domain in Croatia. In the paper, the division of jurisdiction between the Republic of Croatia and local self-government units over the maritime domain is analysed.

Ines Bezić, LLM, is the author of the professional paper "Marina Liability Insurance: A Practical View". The author analyses the liability insurance of marinas considering adverse events in the marina and in case law. The responsibility of the marina for damage to vessels moored in the marina towards service users is observed through the contract on nautical berths. The legal framework and autonomous law are both analysed. In addition to contractual liability, the non-contractual liability of the marina towards third parties is also considered. In the context of marina liability insurance, an analysis is made of types of insurance, the most important concepts from insurance contracts, and insurance policies. The paper describes procedures in the event of an adverse event in the marina, presents examples from practice of adverse events in the marina, and summarises court decisions in disputes arising from berth contracts.

A review of court practice is traditionally included in this journal, and this issue is no exception. It features reviews of four domestic and one foreign judicial decision, prepared by Vesna Skorupan Wolff, PhD, and Vesna Polić Foglar, PhD. The authors analyse judgments in the field of maritime law, exploring how legal standards have been applied in various cases. The documentation and interpretation of case law significantly contribute to the development of maritime law doctrine, as well as to judicial and business practice, making them valuable contributions for a wide range of readers.

Book reviews are always valuable contributions because they promote new works and enrich the knowledge of both domestic and foreign experts. Therefore, they are frequently included in our journal. This issue contains reviews of two academic monographs: *Shipping Law, 5th Edition*, authored by Professor Martin Davies and Professor Anthony Dickey, presented by Associate Professor Adriana Vincenca Padovan, PhD; and the book *Coastal State Jurisdiction over Ships in Need of Assistance, Maritime Casualties and Shipwrecks*, authored by Associate Professor Iva Parlov, PhD, and prepared by Irena Nišević, LLM. Both monographs are written in English and address internationally relevant maritime law topics, so they will surely find an international readership.

In this issue, we present an international lecture review prepared by Associate Professor Adriana Vincenca Padovan, PhD, a Fulbright Visiting Research Scholar at the Maritime Law Center, Tulane University Law School (New Orleans, Louisiana, USA) for the academic year 2023/2024. The review covers a maritime law lecture held on 3 April 2024 at Tulane University Law School in honour of the distinguished Professor William Tetley. The lecture was delivered by the Hon. Sarah Derrington, Justice of the Federal Court of Australia since 2018 and one of the leading experts in maritime and insurance law. In her presentation "Has National Idiosyncrasy Trumped International Uniformity?", Justice Derrington explores the fundamental arguments for advocating international uniformity in maritime law and how that vision can be complicated by specific national legal solutions. The discourse mainly focuses on two key areas of maritime law: the carriage of goods by sea and the limitation of a shipowner's liability for maritime claims.

Finally, we would like to thank all authors for their contributions, as well as the peer reviewers and editors who have assisted in the preparation of this issue of the journal *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*. We believe that all the contributions will be useful to the academic community and also to legal practitioners and institutions. The high level of scientific and professional contributions published in our journal encourages us to continue improving its quality and to contribute to the development of the scientific community and society as a whole.

Professor Jakša Barbić, Editor-in-Chief

ČLANCI / ARTICLES

PRETPOSTAVKE ZA PRIMJENU POJEDINIH SUSTAVA ODGOVORNOSTI ZA ŠTETU ZBOG SMRTI ILI TJELESNIH OZLJEDA KUPAČA I DRUGIH OSOBA U MORU

Dr. sc. VESNA SKORUPAN WOLFF*

UDK 331.468
347.518:629.52
DOI 10.21857/moxpjhze6m
Izvorni znanstveni rad
Primljeno: 2. rujna 2024.
Prihvaćeno za tisak: 23. listopada 2024.

Smrt i tjelesne ozljede kupača i drugih osoba u moru mogu prouzročiti razne vrste plovnih objekata te naprave sposobne za plovidbu koje nisu plovni objekti u smislu PZ-a (primjerice, daske za jedrenje, daske za veslanje, daske za jahanje na valovima, daske s padobranom (kiteboarding)*, električne surferske daske,* seababovi *(podvodni skuteri), pedaline, kanui, kajaci, sandoline, tube za vuču i razne druge naprave koje se koriste za sport i razonodu), a vrlo rijetko, ali ipak moguće, i drugi pomorski objekti te podrtine i potonule stvari. Primjena materijalnog prava ovisi o tome koji je objekt usmrtio ili ozlijedio kupača ili drugu osobu u moru, a do primjene mogu doći tri sustava pravila o odgovornosti za štetu. Prvi sustav čine odredbe PZ-a o izvanugovornoj odgovornosti vlasnika broda i brodara, odgovornosti za smrt i tjelesne ozljede (čl. 808. – 810. PZ-a). Drugi je sustav propisan odredbama PZ-a o vađenju i uklanjanju podrtina i potonulih stvari (čl. 840.c i čl. 840.g PZ-a). Treći sustav čine odredbe ZOO-a o odgovornosti za štetu (čl. 1045. – 1054. ili čl. 1063. – 1067. ZOO-a). Komentar i kritička analiza pretpostavki za primjenu pojedinih sustava odgovornosti za štetu tema je ovoga rada. Proučavaju se teorijske osnove pretpostavki relevantnih za primjenu pojedinog sustava odgovornosti za štetu te se provodi njihova poredbena analiza kojom se utvrđuju njihove kongruentnosti, sličnosti i razlike. Radi sustavnosti analize razmatraju se i precizno razlučuju mogući scenariji nastanaka štetnih događaja u kojima je uzrokovana smrt ili tjelesna ozljeda kupača i drugih osoba u moru, kako bi se uočile i protumačile pojedine specifične pretpostavke koje su ključne za pitanje koji sustav pravila o odgovornosti za štetu treba*

* Dr. sc. Vesna Skorupan Wolff, znanstvena savjetnica u trajnom zvanju, Jadranski zavod Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti, Augusta Šenoe 4, 10000 Zagreb, e-adresa: vesnas@hazu.hr.

primijeniti u konkretnom slučaju odgovornosti za štetu. Izlažu se mogući pravni pristupi u rješavanju pravnih pitanja koja se odnose na tumačenje pretpostavki za primjenu pojedinog sustava odgovornosti za štetu, a u odnosu na njih zauzima se pravni stav o tome kako treba tumačiti pojedina dvojbena pravna pitanja. Istražuje se pravni pojam »kupači« te tko sve ulazi u krug »drugih osoba u moru« na koje se primjenjuju odredbe PZ-a o izvanugovornoj odgovornosti za štetu zbog smrti i tjelesne ozljede. Precizno se opisuju i analiziraju pojmovi »plovni objekti«, »podrtine«, »potonule stvari«, »plutajući objekti«, »nepomični odobalni objekti« i slični relevantni pojmovi. Razmatra se opseg i doseg sintagme »svi plovni objekti, bez obzira na veličinu i namjenu kojoj služe« kojom je definirano polje primjene sustava odgovornosti za štetu predviđenog odredbama PZ-a o izvanugovornoj odgovornosti za smrt i tjelesne ozljede. Proučavaju se pravna pitanja koja se pokazuju kao važna, otvorena i dvojbena u vezi s tumačenjem i primjenom odredbi o ograničenju odgovornosti za tražbine zbog smrti ili tjelesne ozljede kupača. Analiziraju se i aspekti osiguranja u vezi sa štetnim događajima u kojima je prouzročena smrt ili tjelesna ozljeda kupača i drugih osoba u moru. Autorica zaključuje da se zakonska rješenja odlikuju cjelovitošću i sustavnošću, međutim, mogu biti dvojbena mnoga specifična pravna pitanja koja se odnose na razgraničenje pojedinih sustava odgovornosti za štetu, ograničenje odgovornosti i pojedine tipove ugovora o osiguranju jer nisu obrađena u našoj pravnoj teoriji niti protumačena u sudskoj praksi. Tumačenja otvorenih pravnih pitanja i komentar zakonskih odredbi izneseni u ovom radu trebaju doprinijeti unaprjeđenju provedbe propisa u praksi te pružiti smjernice za pravilan odabir materijalnog prava na konkretan izvanugovorni odnos odgovornosti za štetu zbog smrti ili tjelesne ozljede kupača i drugih osoba u moru.

Ključne riječi: *kupači; druge osobe u moru; plovni objekti; plovila za sport i razonodu; odgovornosti za štetu; smrt ili tjelesna ozljeda kupača.*

1. UVOD

Ozljede i smrt na moru postali su svakodnevnica s tendencijom da krenu stazama šteta u cestovnom prometu.[1] Prema statističkim podacima Ministarstva mora, prometa i infrastrukture, Uprave sigurnosti plovidbe koja prati i izdaje redovita izvješća o traganjima i spašavanjima na moru, za 2022. i 2023. godinu uočava se znatno povećanje pomorskog prometa objekata namijenjenih za razonodu, sport i rekreaciju (brodice, gliseri, jedrilice, SUP-ovi, SURF-ovi, plovila na vodomlazni pogon, kajaci i razne ostale plutajuće naprave). Osim toga, zabilježen

[1] Ćurković, M., *Obvezna osiguranja u prometu*, Inženjerski biro, Zagreb, 2007., str. 282.

je porast akcija u kojima je ugrožena upravo ta kategorija objekata, u porastu je i broj ugroženih osoba u odnosu na prethodne godine, a nažalost povećan je i broj nesreća sa smrtnim ishodom.[2] Vrijednost likvidiranih šteta iz obveznog osiguranja vlasnika, odnosno korisnika jahta i brodica za štete nanesene trećim osobama, svake godine bilježi porast, primjerice, 2022. godine bruto iznos likvidiranih šteta iznosio je 78.300,00 eura.[3] Analiza fenomenologije štetnih događaja u kojima su oštećeni kupači i druge osobe u moru, kao i pokazatelji koji govore o intenzivnom razvoju industrije zabave i rekreacije na moru, uključujući sve češću uporabu novih vrsta plovnih objekata i naprava sposobnih za plovidbu, primjerice, plovila na vodomlazni pogon, električnih dasaka, *seabobova* (podvodnih skutera), autonomnih plovila i sl., ukazuju na potrebu za znanstvenim istraživanjima koja prate ovaj segment pomorskog prava.

Smrt ili tjelesnu ozljedu kupača i drugih osoba u moru mogu prouzročiti različiti objekti koji se nalaze u moru ili na morskoj obali. Najveća incidencija štetnih događaja uzrokovana je plovnim objektima i drugim napravama sposobnim za plovidbu, a koje se koriste radi razonode, sporta i rekreacije, primjerice, daske za jedrenje, daske za veslanje, električne daske, pedaline, kanui, kajaci, sandoline, tube za vuču, morski bicikli, podvodna vozila, tzv. *seabobovi* ili podvodni skuteri i slične sprave za rekreaciju čiji se broj i namjena svakodnevno širi. Osim plovnih objekata i drugih naprava sposobnih za plovidbu koje nisu plovni objekti u smislu Pomorskog zakonika (u nastavku: PZ),[4] šteta može nastati i od podrtina i potonulih stvari, a u praksi nisu isključeni slučajevi kada štetu uzrokuju plutajući objekti i nepomični odobalni objekti.

Na odnos izvanugovorne odgovornosti za štetu zbog smrti ili tjelesne ozljede kupača i drugih osoba u moru, do primjene mogu doći različiti sustavi odgovornosti za štetu. Zbog toga je ova materija vrlo specifična jer se istovjetan sadržaj, a to je odgovornost za smrt ili tjelesnu ozljedu kupača ili druge osobe u moru, uređuje različitim sustavima pravila odgovornosti za štetu sadržanim u različitim propisima.

---

[2] Republika Hrvatska, Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, Uprava sigurnosti plovidbe, Godišnje izvješće o akcijama traganja i spašavanja na moru u 2022. godini s usporednom analizom, dostupno na https://mmpi.gov.hr/UserDocsImages/dokumenti/MORE/USP/TiS/TiS%20Statistike/TiS-STAT%202023/MMPI%202022%20SAR%20REPORT%202022%2021-6_23.pdf (pristup 25. svibnja 2024.).

[3] Hrvatski ured za osiguranje, Motorna vozila i osiguranje 2022., tablica 46., Obvezno osiguranje vlasnika odnosno korisnika brodice na motorni pogon od odgovornosti za štete nanesene trećim osobama – rizik 12.03, 2021.-2022., dostupno na https://huo.hr/upload_data/site_files/182690626372177551168715651 3_motorna-vozila-i-osiguranje-2022.pdf (pristup 18. lipnja 2024.).

[4] *Narodne novine*, br. 181/2004, 76/2007, 146/2008, 61/2011, 56/2013, 26/2015, 17/2019.

Pravilan odabir materijalnog prava prvenstveno ovisi o tome koji je objekt usmrtio ili ozlijedio kupača ili drugu osobu o moru. Iako je PZ zaokružena cjelina propisa koji se tiču pravnih odnosa u vezi s morem i plovidbom morem te se oni uređuju cjelovito, konzistentno i sveobuhvatno, PZ ne obuhvaća sve takve odnose koji se javljaju u praksi niti se primjenjuje na sva plovidbena sredstva. Klasifikacija pomorskih objekata, ali i raznih plovidbenih sredstva, tj. naprava sposobnih za plovidbu koje nisu plovni objekti iznimno je složena materija, a pravno-političko pitanje jest koje će objekte zakonodavac uključiti u polje primjene pojedinih zakonskih odredbi. Slijedom toga, samo određeni slučajevi odgovornosti za štetu zbog smrti ili tjelesne ozljede koja iz izvanugovornog odnosa nastane kupačima i drugim osobama u moru ulaze u pravne odnose koji se uređuju specijalnim zakonskim odredbama PZ-a. To su slučajevi odgovornosti za štetu koju su uzrokovali plovni objekti te podrtine i potonule stvari.

Odredbe PZ-a u dijelu osmom »Pomorske nesreće«, glavi IV. »Izvanugovorna odgovornost vlasnika broda i brodara«, odjeljku 1. »Zajedničke odredbe« i odjeljku 2. »Odgovornosti za smrt i tjelesne ozljede« (čl. 808. – 810.) su *lex specialis* samo za slučajeve odgovornosti za štetu koju je uzrokovao plovni objekt, hidroavion na vodi i ratni brod. Dakle, zakonodavac je odstupio od osnovnog pravila o polju primjene PZ-a propisanog njegovim općim odredbama prema kojem se odredbe PZ-a primjenjuju na brodove, a odredbe koje se odnose na brodove primjenjuju se i na druge pomorske objekte, osim ratnog broda.[5] U dijelu PZ-a o izvanugovornoj odgovornosti vlasnika broda i brodara, polje primjene odredbi, s obzirom na objekte, suženo je samo na plovne objekte i ratne brodove. Ovaj sustav odredbi o odgovornosti za štetu primjenjuje se i na štetu kupačima i drugim osobama u moru prouzročenu vađenjem podrtine ili potonule stvari, koje se poduzima na temelju odobrenja lučke kapetanije, te uklanjanjem podrtine ili potonule stvari ako se vađenje ili uklanjanje poduzima plovnim objektom. Prema navedenom sustavu odgovornosti za štetu odgovaraju vlasnik broda i brodar te osoba koja je u trenutku događaja upravljala brodom, a ako je šteta kupačima ili drugim osobama u moru uzrokovana jahtom ili brodicom odgovaraju vlasnik i korisnik jahte ili brodice, najmoprimac jahte ili brodice dane u najam bez posade te osoba koja u trenutku događaja upravlja jahtom, odnosno brodicom.[6]

Drugi sustav pravila o odgovornosti za štetu koji se primjenjuje na odgovornost za štetu zbog smrti ili tjelesne ozljede kupača i drugih osoba u moru, također, specijalne su zakonske odredbe sadržane u PZ-u, dijelu osmom »Pomorske nesreće«, glavi VI. »Vađenje i uklanjanje podrtina i potonulih stvari«,

[5] Čl. 2. PZ-a.

[6] Čl. 810. st. 1. i 2. PZ-a.

odredbe o odgovornosti za štetu koju neuklonjena ili neizvađena podrtina prouzroči trećim osobama (čl. 840.c PZ-a). Ovaj sustav odgovornosti za štetu primjenjuje se na slučajeve odgovornosti za štetu koju su kupačima uzrokovali objekti koji udovoljavaju pravnim pojmovima podrtina plovnog ili plutajućeg objekta ili potonula stvar.

Odgovornost za štetu nastalu trećim osobama vađenjem podrtine ili potonule stvari bez odobrenja lučke kapetanije normirana je specijalnom zakonskom odredbom PZ-a sadržanom, također, u dijelu osmom »Pomorske nesreće«, glavi VI. »Vađenje i uklanjanje podrtina i potonulih stvari«. U čl. 840.g PZ-a ustanovljena je zakonska presumpcija da je vađenje podrtine ili potonule stvari bez odobrenja lučke kapetanije opasna djelatnost te je propisano da se za štetu trećim osobama odgovara prema sustavu odgovornosti za štetu predviđenim odredbama ZOO-a o odgovornosti za štetu od opasne stvari ili opasne djelatnosti (čl. 1063. – 1067. *et seq*.).

Na odnos odgovornosti za štetu zbog smrti ili tjelesne ozljede kupača i drugih osoba u moru može se primijeniti i treći sustav pravila o odgovornosti za štetu, a to su odredbe o odgovornosti za štetu iz ZOO-a, glava IX. »Izvanugovorni obvezni odnosi«, odjeljak 1. »Prouzročenje štete«, odsjek 1. »Opća načela« i odsjek 2. »Odgovornost po osnovi krivnje« (čl. 1045. – 1054. *et seq*.) ili odsjek 4. »Odgovornost za štetu od opasne stvari ili opasne djelatnosti, Opće odredbe« (1063. – 1067. *et seq*.). Sustav pravila o odgovornosti za štetu predviđen ZOO-om primjenjuje se u svim onim slučajevima u kojima nisu ispunjene pretpostavke za primjenu jednog od dva navedena sustava koji su *lex specialis* za pojedine slučajeve.

Prvenstveno je riječ o slučajevima odgovornosti za štetu zbog smrti ili tjelesne ozljede kupača ili drugih osoba u moru koju je uzrokovalo neko plovidbeno sredstvo, tj. naprava sposobna za plovidbu koja nije plovni objekt u smislu PZ-a. Također, sustav pravila o odgovornosti za štetu predviđen ZOO-om primjenjuje se i na štete koje kupačima i drugim osobama u moru uzrokuju drugi pomorski objekti različiti od plovnog objekta, kao što su plutajući objekti i nepomični odobalni objekti, jer ni za te slučajeve uzrokovanja štete ne postoje specijalne zakonske odredbe u PZ-u. Osim toga, u polje primjene odredbi PZ-a o vađenju i uklanjanju podrtina i potonulih stvari ne ulaze slučajevi odgovornosti za štetu kupačima i drugim osobama u moru prouzročeni vađenjem podrtine ili potonule stvari koje se poduzima na temelju odobrenja lučke kapetanije ako se vađenje ne provodi plovnim objektom. Primjerice, riječ je o vađenju s kopna ili vađenju koje poduzimaju ronioci i sl., pa se na odnos odgovornosti za štetu primjenjuju odredbe građanskog prava. Također, PZ nije mjerodavno materijalno pravo i za slučajeve štete kupačima i drugim osobama u moru uzrokovane uklanjanjem podrtine po

nalogu lučke kapetanije ako se ne provodi plovnim objektom, primjerice, šteta nastala uklanjanjem s kopna, uklanjanjem koje poduzimaju ronioci i sl. Stoga se i na te slučajeve primjenjuju odredbe ZOO-a o odgovornosti za štetu.

Objekt koji je uzrokovao smrt ili tjelesnu ozljedu kupača ili djelatnost kojom je počinjena šteta, kriteriji su relevantni za rješavanje pitanja koji se od spomenutih sustava pravila o odgovornosti za štetu primjenjuje. Međutim, osim toga, pojedini sustavi odgovornosti za štetu imaju dodatne kriterije pomoću kojih se unutar tog sustava pravila o odgovornosti određuju mjerodavne materijalnopravne odredbe za pojedini slučaj. Za primjenu sustava odgovornosti za štetu propisanog odredbama PZ-a o izvanugovornoj odgovornosti za smrt i tjelesne ozljede kupača i drugih osoba u moru, važno je u kojem je morskom pojasu došlo do pomorske nesreće u kojoj je ozlijeđen ili usmrćen kupač ili druga osoba u moru,[7] a za primjenu sustava odgovornosti za štetu iz ZOO-a relevantno je pravno pitanje je li šteta uzrokovana opasnom stvari ili opasnom djelatnošću i sl.

Dakle, materija odgovornosti za štetu zbog smrti ili tjelesne ozljede kupača i drugih osoba u moru zadire ne samo u različita područja pomorskog prava (izvanugovorna odgovornost za štetu vlasnika broda i brodara i vađenje i uklanjanje podrtina i potonulih stvari), nego i u područje građanskog prava. Sustavi odgovornosti za štetu imaju specifične i jasno odjelite pretpostavke za primjenu, a njihova analiza i tumačenje predmet su ovog rada.

Iako u propisima kojima se uređuju pojedini sustavi odgovornosti za štetu ne postoje nejasnoće i dvosmislenosti, oni nisu potpuno isključene mogućnosti različitog tumačenja polja primjene pojedinih sustava odgovornosti za štetu zbog smrti ili tjelesne ozljede kupača i drugih osoba u moru. Analizirat će se brojna specifična pravna pitanja koja nisu obrađena u domaćoj literaturi niti su bila predmet odlučivanja u sudskoj praksi.

Pravni pojmovi »kupači«, »druge osobe u moru« i »osobe na kopnu« nisu definirani u zakonu pa ih je potrebno precizno protumačiti te razlučiti njihove *differentie specifice*. Pojmovi »brod«, »jahta«, »brodica«, »podrtina«, »potonula stvar«, »plovni objekt«, »plutajući objekt«, »nepomični odobalni objekt«, »pomorska nesreća«, »opasnost« i »uklanjanje i vađenje podrtina i potonulih stvari« definirani su zakonom. Međutim, nužna su dodatna tumačenja točnog značenja tih pravnih pojmova, kao i tumačenje sadržaja konkretnih zakonskih odredbi koje se primjenjuju na te objekte, kako bi se razlučila primjena pojedinih sustava odgovornosti za štetu koji se primjenjuju na njih.

[7] Čl. 810. PZ-a.

Ključna za odjelitost pojedinih sustava odgovornosti za štetu, ali i jedna od najsloženijih za interpretaciju jest sintagma koju zakonodavac koristi pri reguliranju pitanja na koje se objekte primjenjuju odredbe PZ-a o izvanugovornoj odgovornosti vlasnika broda i brodara za štetu kupačima i drugim osobama u moru. Zakonodavac je propisivanjem vrlo široke i općenite formulacije da se odredbe glave PZ-a o izvanugovornoj odgovornosti vlasnika broda i brodara primjenjuju na »sve plovne objekte, bez obzira na veličinu i namjenu kojoj služe« ostavio prostor za tumačenje njezina smisla i dosega. To može izazvati određene prijepore u praksi jer se u odnosu na nju otvora niz pravnih pitanja koja su podložna tumačenju.

Obveznopravnu poziciju vlasnika podrtine ili potonule stvari treba postaviti u kontekst sustava pravila kojima se uređuje vađenje i uklanjanje podrtina i potonulih stvari. U sklopu tih odredbi kreiran je poseban sustav pravila o odgovornosti za štetu koju podrtina ili potonula stvar uzrokuje trećim osobama te odgovornost za vađenje bez odobrenja lučke kapetanije. Sustav odgovornosti za štetu zbog smrti ili tjelesne ozljede trećih osoba, predviđen odredbama o vađenju i uklanjanju podrtina i potonulih stvari, nije detaljno obrađen u našoj pravnoj teoriji, a istraživanjem sudske prakse utvrđeno je da u praksi nije bilo slučajeva njegove primjene, stoga je cilj ovog rada obraditi tu temu. Posebno je važno izraditi poredbenu analizu pretpostavki koje trebaju biti ispunjene za primjenu ovog sustava odgovornosti za štetu i sustava odgovornosti za štetu predviđenog odredbama o izvanugovornoj odgovornosti vlasnika broda i brodara za štetu uzrokovanu kupačima i drugim osobama u moru.

Radi sustavnosti analize razmatrat će se i precizno raščlaniti mogući scenariji nastanaka štetnih događaja u kojima je uzrokovana smrt ili tjelesna ozljeda kupača i drugih osoba u moru, kako bi se uočile i protumačile pojedine specifične pretpostavke koje su ključne za pitanje koji sustav pravila o odgovornosti za štetu treba primijeniti u konkretnom slučaju.

Važna akcesorna pitanja za ovu temu su krug osoba koje mogu ograničiti odgovornost za tražbine nastale zbog smrti ili tjelesne ozljede kupača i drugih osoba u moru te aspekti osiguranja koji uključuju raspravu o sljedećim pitanjima: koji plovni objekti podliježu obveznom osiguranju od odgovornosti; koji tipovi ugovora o osiguranju postoje na tržištu osiguranja kojima su pokrivene štete zbog smrti ili tjelesne ozljede kupača i drugih osoba u moru; tko su ugovaratelji osiguranja; koji se objekti osiguravaju pojedinim tipovima ugovora o osiguranju; te koji se propisi primjenjuju na pojedine ugovore o osiguranju.

Sva navedena pitanja, kao i niz drugih pravnih pitanja bit će temeljito obrađena u nastavku rada, a osim njihove deskripcije i izlaganja mogućih pravnih

pristupa u njihovu rješavanju zauzet će se jasan pravni stav o tome kako ih treba tumačiti. Cilj je rada pružiti smjernice za pravilan odabir materijalnopravnih odredbi na konkretan izvanugovorni odnos odgovornosti za štetu zbog smrti ili tjelesne ozljede kupača i drugih osoba na moru te dati odgovor na uočena praktična i teorijska pitanja oko čijeg su tumačenja moguće dvojbe.

2. PRAVNI POJMOVI »KUPAČI« I »DRUGE OSOBE U MORU«

Pravni pojam kupača, u pravilu, neće biti sporan u praksi. *Differentia specifica* pojma »kupač« jest da je to osoba:

a) koja je svojim tijelom uronjena u more, a dijelom tijela može dodirivati morsko dno;

b) snagom svojih mišića održava se na površini mora na mjestu ili pliva po morskoj površini ili leži/pluta na morskoj površini;

c) ne nalazi se na nekom plovnom objektu ili napravi sposobnoj za plovidbu, drugom pomorskom objektu ili kopnu.

Zakonodavac ne definira tko se sve može smatrati »drugom osobom u moru« pa je nužna pažljiva interpretacija i utvrđivanje smisla tog pravnog pojma. Specifično je za »druge osobe u moru« da modalitet njihova boravka u moru može biti vrlo različit od ronjenja ispod površine mora, skijanja na površini, kretanja po morskoj površini ili ispod nje uz pomoć podvodnog vozila ili drugih naprava sposobnih za plovidbu i sl. Druge osobe u moru su:

a) ronioci, oni snagom svojih mišića plivaju ispod površine mora;

b) osobe koje skijaju na moru;

c) osobe koje za kretanje po površini mora ili ispod površine mora koriste pomoćni motor – naziva se još i podvodno vozilo, *seabob* ili podvodni skuter;

d) osobe na daskama za jedrenje, daskama za veslanje, zračnim jastucima, pedalinama, kanuima, kajacima, sandolinama, tubama za vuču, zračnim jastucima, morskim biciklima i sl.

Osebujan je pravni položaj osoba koje nisu kupači, a rekreativno se nalaze u moru na nekoj napravi sposobnoj za plovidbu, primjerice, daskama za jedrenje, daskama za veslanje, zračnim jastucima, pedalinama, kanuima, kajacima, sandolinama, tubama za vuču, zračnim jastucima, morskim biciklima i sl. Oni tijekom svoje rekreacije ne moraju uopće biti uronjeni u more, nego se mogu cijelo vrijeme nalaziti na nekoj napravi sposobnoj za plovidbu. Također, mogu se samo određeni dio vremena nalaziti uronjeni u more, primjerice, zbog pada u

more s objekta – naprave tijekom rekreacije (daske za jedrenje ili veslanje ili sl.) ili zbog toga što sama rekreacija na toj napravi uključuje i povremeno kupanje u moru (zračni jastuci, spuštanje niz tobogan na pedalini i sl.). Može se raditi o tome da im je jedan dio tijela uronjen u more, a drugi se dio tijela nalazi na nekoj napravi sposobnoj za plovidbu. Njih treba smatrati drugim osobama u moru jer oni nisu kupači, a nisu ni osobe koje se nalaze na nekom plovnom objektu, pomorskom objektu ili kopnu. To proizlazi iz sustavnog, povijesnog, logičkog i teleološkog tumačenja.[8] Zbog istog se razloga ovdje trebaju svrstati i osobe koje se nalaze u plovilu koje nije brodica u smislu PZ-a (duljina trupa je 2,5 m ili manja ili je ukupne snage porivnih uređaja 5 kW ili manje i nije pripadak nekog plovnog objekta).[9] Treba istaknuti da se svakodnevno širi broj i namjena sprava za rekreaciju na moru.

Daske za jedrenje, daske za veslanje, padaline i slične naprave koje se kreću po površini mora mogu biti štetnici, dakle, objekti koji su prouzročili tjelesne ozljede ili smrt kupača i drugih osoba u moru. Međutim, osobe koje se nalaze na njima ili upravljaju tim objektima mogu biti oštećene osobe, a u tom slučaju, kao što je objašnjeno, oni ulaze u pravni pojam drugih osoba u moru. Koje će se materijalno pravo primjenjivati ovisi o tome koji je objekt usmrtio ili ozlijedio drugu osobu u moru koja može biti daskaš, osoba koja upravlja pedalinom, kajakom, kanuom i sl.[10]

3. SUSTAVI ODGOVORNOSTI ZA ŠTETU ZBOG SMRTI ILI TJELESNIH OZLJEDA KUPAČA I DRUGIH OSOBA U MORU

3.1. Sustav odgovornosti za štetu propisan PZ-om u dijelu osmom »Pomorske nesreće«, glavi IV. »Izvanugovorna odgovornost vlasnika broda i brodara«, odjeljku 1. »Zajedničke odredbe« i odjeljku 2. »Odgovornost za smrt i tjelesne ozljede« (čl. 808. – 810.)

3.1.1. Općenito o polju primjene

Odredbe o odgovornosti za štetu zbog smrti ili tjelesne ozljede kupača i drugih osoba u moru propisane su u čl. 808. – 810. PZ-a. Materija je regulirana u

[8] U literaturi je također zastupljeno stajalište da se u druge osobe u moru ubrajaju korisnici daske za jedrenje, daske s padobranom te skijaši na moru, vidi Bolanča, D.; Amižić Jelovčić, P., *Pomorsko pravo*, Pravni fakultet u Splitu, Split, 2023., str. 455.

[9] Opširnije vidi pojam »brodica« *infra* t. 3.1.2.2.

[10] U nastavku rada (*infra* t. 3.) govorimo o pretpostavkama koje trebaju biti ispunjene za primjenu pojedinih sustava odgovornosti za štetu.

sklopu dijela osmog »Pomorske nesreće«, glave IV. »Izvanugovorna odgovornost vlasnika broda i brodara«. Polje primjene specijalnih odredbi o odgovornosti za štetu zbog smrti ili tjelesne ozljede kupača i drugih osoba u moru definirano je dvjema komponentama, i to u odnosu na: a) objekte i b) subjekte. Obje komponente moraju biti kumulativno ispunjene.

Polje primjene ovih odredbi u odnosu na subjekte određeno je čl. 808. st. 1. u vezi s čl. 810. st. 1. PZ-a. Članak 808. st. 1. PZ-a u sklopu zajedničkih odredbi određuje primjenu odredbi o izvanugovornoj odgovornosti vlasnika broda i brodara na odgovornost za štetu prouzročenu osobama izvan broda, a odredba čl. 810. st. 1. PZ-a dodatno konkretizira odredbu čl. 808. st. 1. te propisuje da se odredbe o odgovornosti za smrt i tjelesne ozljede odnose na kupače i druge osobe u moru.

U odnosu na objekte na koje se primjenjuju odredbe o izvanugovornoj odgovornosti vlasnika broda i brodara, zakonodavac je odstupio od opće odredbe sadržane u čl. 2. PZ-a kojom se određuje na koje se objekte primjenjuje PZ te je drugačije uredio polje primjene odredbi o izvanugovornoj odgovornosti vlasnika broda i brodara. O polju primjene, s obzirom na objekte, govori čl. 809. PZ-a. Polje primjene u odnosu na objekte suženo je samo na neke pomorske objekte, a to su svi plovni objekti, bez obzira na veličinu i namjenu kojoj služe, te hidroavioni na vodi i ratni brodovi (čl. 809. st. 1. i 2. PZ-a). U smislu PZ-a, plovni objekti su: brodovi, ratni brodovi, jahte, brodice i podmornice.[11] Definirani su čl. 5. st. 1. PZ-a, osim podmornice koja je jedini plovni objekt nedefiniran PZ-om, a kao vrsta plovnog objekta uvedena je Zakonom o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika iz 2015. godine (u nastavku: ZIDPZ iz 2015.).[12]

Polje primjene odredbi PZ-a određeno je tako da se njegove odredbe koje se odnose na brodove ne primjenjuju na ratne brodove (čl. 2. st. 1. PZ-a), osim ako je PZ-om izričito predviđena primjena pojedinih njegovih odredbi i na ratne brodove (čl. 3. PZ-a). To je učinjeno u odnosu na polje primjene odredbi o odgovornosti za smrt i tjelesne ozljede kupača i drugih osoba u moru koje se primjenjuju i na ratne brodove (čl. 809. st. 2. PZ-a). Proširenom primjenom odredbi PZ-a o izvanugovornoj odgovornosti za smrt i tjelesne ozljede kupača i drugih

[11] O pravnim definicijama pojmova »brod«, »jahta«, »brodica« i »rekreacijsko plovilo« vidi Skorupan Wolff, V.; Padovan, A. V., Smjernice za pravila odabir stvarno nadležnog suda u sporovima iz ugovora o vezu u marini te zakonski prijedlozi *de lege ferenda*, Amižić Jelovčić, P. (ur.), *Zbornik radova s 1. međunarodne znanstvene konferencije pomorskog prava »Suvremeni izazovi pomorske plovidbe« – ISCML Split 2016*, Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu, Split, 2017., str. 379-420.

[12] *Narodne novine*, br. 26/2015.

osoba u moru i na ratne brodove obuhvaćene su i ratne podmornice jer je čl. 5. st. 1. t. 12. PZ-a propisano da »hrvatski ratni brod jest plovni objekt, uključujući podmornicu«.

Plovni objekti[13] skupina su objekata od kojih najčešće prijeti opasnost, a ujedno su i najopasniji za kupače i druge osobe u moru. Zbog toga je zakonodavac već tijekom prve sustavne kodifikacije našeg pomorskog prava, a to je bilo donošenjem Zakona o pomorskoj i unutarnjoj plovidbi iz 1977. godine (u nastavku: ZPUP),[14] propisao specijalne zakonske odredbe kojima je uređen sustav odgovornosti za štetu zbog smrti ili tjelesne ozljede kupača i drugih osoba u moru koje uzrokuju plovni objekti (čl. 833. – 835. ZPUP-a). Praksa je pokazala da su zakonska rješenja za ovu materiju, usvojena ZPUP-om, adekvatna, dostatna i ne sadržavaju pravne praznine, pa su odredbe nešto izmijenjenog i dopunjenog sadržaja na snazi i danas (čl. 808. – 810. PZ-a).

PZ u svojim općim odredbama definira pojmove zajedničke čitavom sustavu, a to su i definicije pojedinih plovnih objekta (brod, ratni brod, jahta i brodica).[15] To doprinosi većoj pravnoj sigurnosti u primjeni normi sadržanih u PZ-u i omogućuje da se pojmovi tumače jedinstveno. Međutim, u pojedinim posebnim odredbama PZ-a neki pojmovi su suženi ili prošireni. Primjerice, u dijelu PZ-a koji se odnosi na spašavanje, a koji je vrlo tradicionalan i univerzalan pomorskopravni institut, pojam »brod« ima šire značenje, odnosno obuhvaća svaki brod, brodicu, jahtu, plovilo i napravu sposobnu za plovidbu (čl. 761. st. 1. t. 2.). Izraz »naprave sposobne za plovidbu« nije definiran PZ-om, nego je preuzet iz Međunarodne konvencije o spašavanju iz 1989. godine.[16] Dakle, naprave sposobne za plovidbu ne ulaze u polje primjene PZ-a, ali je primjena odredbi o spašavanju proširena i na njih. U odredbama o izvanugovornoj odgovornosti za smrt i tjelesne ozljede kupača i drugih osoba u moru to nije učinjeno, dakle, volja zakonodavca jest da se one ne primjenjuju na naprave sposobne za plovidbu koje nisu plovni objekti u smislu PZ-a. To znači da izvan polja primjene odredbi PZ-a o odgovornosti za smrt ili tjelesnu ozljedu kupača ili drugih osoba u moru

[13] Plovni objekt jest pomorski objekt namijenjen za plovidbu morem. Plovni objekt može biti brod, ratni brod, podmornica, jahta ili brodica (čl. 5. st. 1. t. 27.).

[14] Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi, *Službeni list SFRJ*, br. 22/1977, stupio je na snagu 1. siječnja 1978. godine.

[15] Za detaljnu analizu nomenklature pomorskih objekata s naglaskom na plovne objekte vidi Skorupan Wolff, V., Koncept stvarne nadležnosti sudova u plovidbenim sporovima (analiza *de lege lata*), *Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci*, god. 39 (2018.), br. 2, str. 949-988.

[16] Čl. 1. t.(b) Međunarodne konvencije o spašavanju iz 1989. godine glasi: »*Vessel means any ship or craft, or any structure capable of navigation*.«

ostaju sva plovidbena sredstva, odnosno naprave sposobne za plovidbu koje nisu plovni objekti u smislu PZ-a.[17]

3.1.2. Tumačenje sintagme »svi plovni objekti, bez obzira na veličinu i namjenu kojoj služe«

3.1.2.1. Brod i jahta

U općim odredbama PZ-a (čl. 5. st. 1. t. 4.) brod je definiran s nekoliko komponenti: duljinom trupa, brojem osoba koje je ovlašten prevoziti, namjenom te navođenjem što sve može biti brod po nomenklaturi PZ-a.[18]

Brod je plovni objekt čija je duljina trupa veća od 15 m. U prijašnjem domaćem pomorskom zakonodavstvu kao brod bili su klasificirani i plovni objekti čija je duljina trupa veća od 12 m.[19] Kriterij prema kojem je brod onaj plovni objekt koji je ovlašten prevoziti više od dvanaest putnika postojana je komponenta u definiciji broda, prisutna i u prijašnjem zakonodavstvu od ZPUP-a do Zakona o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika iz 2019. godine (u nastavku: ZIDPZ iz 2019.).[20] Bruto tonaža bila je u prijašnjem zakonodavstvu kriterij za klasifikaciju pa su se, osim ispunjavanja ostalih kriterija, brodovima smatrali plovni objekti čija je bruto tonaža veća od 15 m.[21] U definiciji broda zakonodavac određuje i njegovu namjenu, a to je plovidba morem, međutim, i bez posebnog isticanja namjene broda u njegovoj se definiciji ona podrazumijeva jer

---

[17] O sustavu pravila o odgovornosti za štetu koji se primjenjuje na štetu kupačima i drugim osobama u moru koji uzrokuje neka naprava sposobna za plovidbu koja nije plovni objekt u smislu PZ-a opširnije vidi *infra* t. 3.3.

[18] O pojmovima »brod«, »jahta« i »brodica« u hrvatskom pravu prije ZIDPZ-a iz 2019. vidi Padovan, A. V.; Skorupan Wolff, V., 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, Musi, M. (ur.), *The Ship: An Example of Legal Pluri-Qualification, Il Diritto Marittimo – Quaderni 3*, Bonomo Editore, Bologna, 2016., str. 249-277.

[19] Čl. 6. st. 1. t. 6. ZPUP-a kojim je brod, među ostalim, bio definiran baždarskom duljinom 12 m ili većom; čl. 5. st. 1. t. 2. PZ-a iz 1994. kojim je brod, među ostalim, definiran kao vrsta plovnog objekta čija je duljina veća od 12 m; te čl. 5. st. 1. t. 4. PZ-a iz 2004. kojim je u odnosu na duljinu brod identično definiran kao u PZ-u iz 1994.

[20] O različitom značenju pojma »brod« u PZ-u prije stupanja na snagu ZIDPZ-a iz 2019. vidi Ćorić, D., The Meaning and Use of Term Ship in the Croatian Maritime Legislation, Zunarelli, S.; Musi, M. (ur.), *Current Issues in Maritime and Transport Law, Il Diritto Marittimo – Quaderni 2*, Bonomo Editore, Bologna, 2016., str. 299-335.

[21] Vidi definicije broda u čl. 5. st. 1. t. 4. PZ-a iz 2004., čl. 5. st. 1. t. 2. PZ-a iz 1994. i čl. 6. st. 1. t. 6. ZPUP-a. U ZPUP-u rabio se izraz »registarski obujam 15 BRT ili veći«.

je brod vrsta plovnog objekta, a plovni objekt definiran je kao pomorski objekt namijenjen za plovidbu morem.[22]

U definiciji broda kao njegove vrste nabrajaju se putnički, teretni, tehnički plovni objekt, ribarski i javni ili znanstvenoistraživački. Oduvijek se u našem pomorskom zakonodavstvu iz definicije pojma »brod« isključuje ratni brod.[23] Također je i polje primjene odredbi PZ-a određeno tako da se njegove odredbe koje se odnose na brodove ne primjenjuju na ratne brodove (čl. 2. st. 1. PZ-a). Međutim, zakonodavac je u skladu s čl. 3. PZ-a, u čl. 809. st. 2. izričito predvidio primjenu njegovih odredbi o odgovornosti za smrt i tjelesne ozljede kupača i drugih osoba u moru i na ratne brodove.

Kriteriji koji služe za razlikovanje broda od jahte, brodice i velike putničke jahte su duljina plovnog objekta i broj putnika koje je ovlašten prevoziti plovni objekt.

Pravni pojam jahte sadržan u PZ-u, kao i pojam broda, deskriptivan je i govori o njezinoj namjeni, minimalnoj duljini trupa te broju putnika koje je ovlaštena prevoziti. Duljina trupa jahte limitirana je na duljinu veću od 15 m. Ova je komponenta definicije jahte usklađena s definicijom broda prema ZIDPZ-u iz 2019. kojom je određeno da je brod plovni objekt duljine trupa veće od 15 m. U našem je prijašnjem pomorskom zakonodavstvu brod bio plovni objekt duljine trupa 12 m, kao i jahta, pa je izmjenom minimalne duljine trupa broda ZIDPZ-om iz 2019. zakonodavac morao izmijeniti i duljinu trupa jahte. Zakonskom je definicijom određeno da je jahta ovlaštena, osim posade, prevoziti do dvanaest putnika. Jahta je plovni objekt koji se koristi za sport i razonodu, neovisno o tome koristi li se za osobne potrebe ili za gospodarsku djelatnost,[24] a namijenjena je za dulji boravak na moru. Osim svoje

[22] Čl. 5. st. 1. t. 3. PZ-a.

[23] Vidi definiciju čl. 5. st. 1. t. 6. PZ-a.

[24] Gospodarsko iskorištavanje jahte uključuje sklapanje ugovora o najmu jahte, uključujući iznajmljivanje jahte s profesionalnom posadom ili bez nje, jednodnevni ili višednevni najam. Ovdje spadaju ugovori o iznajmljivanju jahti i pružanju usluge smještaja na jahtama kakve sklapaju čarter kompanije u obavljanju svoje čarter djelatnosti, u skladu s Pravilnikom o uvjetima za obavljanje djelatnosti iznajmljivanja plovila sa ili bez posade i pružanje usluge smještaja gostiju na plovilu, *Narodne novine*, br. 42/2017. Gospodarsko iskorištavanje jahte uključuje i sklapanje ugovora o zakupu jahte. U tom slučaju zakupoprimac može od vlasnika jahte uzeti jahtu u zakup radi njezina iznajmljivanja, uključujući i uslugu smještaja gostiju (turista nautičara) na jahti koja je predmet zakupa. Opširnije vidi Padovan, A. V., Ugovorni odnosi i odgovornost za štetu u nautičkom turizmu, Luković, T. (ur.), *Nautički turizam Hrvatske (drugo dopunjeno i prerađeno izdanje)*, Redak, Split, 2024., str. 71 i 72; Petrinović, R.; Skorupan Wolff, V., Yacht Charter Party Agreement According to Croatian Law, Ivošević, Š.; Vidan, P. (ur.), *Book of Proceedings, 8th International Maritime Science Conference*, Pomorski fakultet u Kotoru i Pomorski fakultet Sveučilišta u Splitu, Kotor, 2019., str. 505-511. O karakteristikama ugovora o zakupu jahte vidi Skorupan Wolff, V.; Padovan, A. V., Postoje li elementi ostave u

osnovne namjene, a to je plovidba morem, jahta i brodica mogu biti stacionirani i koristiti se na morskom ili suhom vezu za smještaj i boravak turista nautičara.[25]

ZIDPZ-om iz 2019. uveden je pojam velike putničke jahte koja je definirana kao jahta duljine trupa 24 m ili dulje, a osim posade ovlaštena je prevoziti više od dvanaest, ali ne više od trideset šest putnika.[26]

3.1.2.2. Brodica

Značenje pravnog pojma brodice u smislu PZ-a određeno je s nekoliko komponenti.[27] Brodica jest plovni objekt. Definicijom je određena njezina namjena, a to je plovidba morem.[28] Njezina *differentia specifica* određena je brojem putnika koje je ovlaštena prevoziti, duljinom trupa te ukupnom snagom porivnih uređaja. Brodica je ovlaštena prevoziti najviše dvanaest putnika.[29] Prema nomenklaturi PZ-a, brodica jest plovni objekt kojem je duljina trupa veća od 2,5 m, a manja ili jednaka 15 m[30] ili ima ukupnu snagu porivnih uređaja veću od 5 kW.[31] Definicija brodice izmijenjena je ZIDPZ-om iz 2019.[32]

---

ugovorima o vezu u lukama nautičkog turizma?, Ćorić, D.; Radionov, N.; Čar, A. (ur.), *Zbornik radova 2. Međunarodne konferencije transportnog prava i prava osiguranja, INTRANSLAW Zagreb 2017.*, Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb, 2017., str. 313-353.

25 Odredbe PZ-a o izvanugovornoj odgovornosti za smrt ili tjelesne ozljede kupača i drugih osoba u moru primjenjuju se na sve plovne objekte, bez obzira na njihovu namjenu, međutim, ne primjenjuju se na plovne objekte koji se u trenutku štetnog događaja nalaze na kopnu, opširnije vidi *infra* t. 3.1.4.2.

26 Čl. 4. st. 1. t. 60. PZ-a.

27 Čl. 5. st. 1. t. 7. PZ-a.

28 Brodice se mogu rabiti u privatne svrhe, a mogu se koristiti za obavljanje gospodarske djelatnosti, primjerice, charter djelatnost, prijevoz putnika, ribolov i sl.

29 Ova je komponenta uvrštena u definiciju brodice ZIDPZ-a iz 2019., a služi kao kriterij za razlikovanje brodice i broda. Brod je ovlašten prevoziti više od dvanaest putnika, a brodica najviše dvanaest putnika.

30 U starijoj se literaturi koristio izraz »baždarska duljina«. Novelom PZ-a iz 2019. limitirana je najveća dužina brodice na 15 m, a to je učinjeno radi distinkcije brodice od jahte ili broda jer su jahta i brod definirani kao plovni objekti duljine trupa veće od 15 m. U prijašnjem pomorskom zakonodavstvu nije bilo gornjeg limita duljine trupa brodice, ona je bila definirana kao plovni objekt duljine trupa veće od 2,5 m.

31 U ZPUP-u, među ostalim, brodica (pomorski čamac) bila je definirana komponentom »registarski obujam« koji se iskazivao u bruto registarskim tonama (BRT).

32 PZ iz 1994. i PZ iz 2004. sadržavali su negativnu definiciju brodice prema kojoj je brodica definirana kao plovni objekt namijenjen za plovidbu morem koji nije brod (čl. 5. st. 1. t. 9. PZ-a iz 1994. i čl. 5. st. 1. t. 15. PZ-a iz 2004.).

Izrijekom su iz definicije brodice isključene određene vrste plovila, a to su plovila koja pripadaju drugom pomorskom objektu radi prikupljanja, spašavanja ili obavljanja radova. U praksi vrlo često jahte ili brodice kao svoj pripadak imaju plovilo koje služi uporabi te jahte ili brodice, a to su na jahtama i brodicama tzv. *by boatovi* koji se još nazivaju i tenderi ili pomoćna plovila, a najčešće imaju i pomoćni motor. Pomoćna plovila, tzv. *by boatovi* ili tenderi ne smatraju se brodicom u smislu PZ-a, pa treba odgovoriti na pravno pitanje koje se materijalno pravo primjenjuje na odgovornost za štetu koju kupaču ili drugoj osobi u moru uzrokuje pomoćno plovilo koje pripada jahti ili brodici.

Iako se pomoćna plovila na brodovima, jahtama i brodicama ne smatraju brodicom (jer su decidirano isključena iz definicije brodice), treba ih smatrati pripatkom glavne stvari, a to znači pripatkom određenog broda, jahte ili brodice, a štetu koju ta plovila prouzroče treba smatrati štetom prouzročenom glavnim objektom, točnije brodom, jahtom ili brodicom kojoj pripadaju.

U odnosu na pitanje što se smatra pripatkom broda, jahte i brodice, u PZ-u postoji jasna specijalna norma. Člankom 217. PZ-a propisano je da su pripadak broda ili jahte sve stvari koje po svojoj namjeni trajno služe njegovoj uporabi i kad su privremeno odvojene od njega.[33] Primjenom čl. 2. PZ-a, odredba čl. 217. PZ-a koja govori o tome što je pripadak broda ili jahte primjenjuje se i na brodice.

Slijedom toga, treba zaključiti da su mjerodavno materijalno pravo za odnos odgovornosti za štetu zbog smrti ili tjelesne ozljede kupača ili druge osobe u moru odredbe PZ-a o izvanugovornoj odgovornosti vlasnika broda ili brodara za smrt ili tjelesne ozljede kupača i drugih osoba u moru ako tjelesnu ozljedu ili smrt kupača ili druge osobe u moru uzrokuje plovilo duljine trupa 2,5 m ili manje ili ukupne snage porivnih strojeva 5 kW ili manje koje pripada brodu, jahti ili brodici. Za razliku od toga, ako štetu uzrokuje plovilo duljine trupa 2,5 m ili manje ili ukupne snage porivnih strojeva 5 kW ili manje koje ne pripada brodu, jahti ili brodici, pomorsko pravo ne primjenjuje se na tu vrstu plovidbenog sredstva, pa su mjerodavno materijalno pravo odredbe ZOO-a o odgovornosti za štetu.[34]

---

[33] Ova odredba PZ-a slijedi načelo ustanovljeno u našem stvarnom pravu koje govori o tome što je pripadak stvari. Članak 5. st. 3. Zakona o vlasništvu i drugim stvarnim pravima, pročišćeni tekst, *Narodne novine*, br. 81/2015 (u nastavku: ZV), određuje da je pripadnost stvari i sve ono što je njezin pripadak (pertinencija), a čl. 7. st. 1. ZV-a propisano je što se smatra pripatkom stvari. Pripadak (pertinencija ili pobočna stvar) je »pokretna stvar koju je njezin vlasnik namijenio da kao sporedna trajno služi svrsi glavne, a stoji u takvom prostornom odnosu prema glavnoj stvari koji odgovara toj namjeni«.

[34] Opširnije *infra* t. 3.3.

Iz pojma »brodica« isključena su plovila namijenjena isključivo za natjecanja – kanui, kajaci, gondole i pedaline te daske za jedrenje i daske za jahanje na valovima. Te naprave sposobne za plovidbu općenito ne ulaze u polje primjene pomorskopravnih propisa. Mjerodavno pravo za odnos odgovornosti za štetu koju navedene naprave uzrokuju kupačima i drugim osobama u moru jesu odredbe o odgovornosti za štetu iz ZOO-a.[35]

U praksi su za kupače iznimno opasna plovila na vodomlazni pogon (tzv. vodeni skuteri, *jet-ski* i sl.) jer često plove velikom brzinom uz obalu, luke i plaže. Člankom 4. st. 1. t. 31. Pravilnika o jahtama, brodicama i čamcima[36] pobliže se određuju karakteristike tog plovnog objekta. Osobno plovilo na vodomlazni pogon (vodeni skuter i sl.) je brodica, odnosno čamac duljine manje od 4 m opremljen motorom s unutarnjim izgaranjem i vodomlaznom pumpom kao glavnim pogonskim uređajem, projektiran tako da osoba ili osobe na njoj sjede, stoje ili kleče na trupu, a ne unutar trupa. Nedvojbeno je da se na štetu zbog smrti ili tjelesne ozljede kupača i drugih osoba u moru koju uzrokuje osobno plovilo na vodomlazni pogon primjenjuju odredbe PZ-a o izvanugovornoj odgovornosti za štetu zbog smrti ili tjelesne ozljede jer je propisano da takvo plovidbeno sredstvo jest brodica, a također ono uvijek ima snagu porivnog uređaja veću od 5 kW.[37] Primjenom kriterija »ukupna snaga porivnih uređaja veća od 5 kW« unutar polja primjene odredbi PZ-a o izvanugovornoj odgovornosti za smrt i tjelesne ozljede kupača i drugih osoba u moru ulaze i surferske daske na vodomlazni pogon. One imaju oko devet konjskih snaga ili snagu porivnog uređaja oko 7 kW, a za razliku od njih električne/baterijske surferske daske imaju snagu oko 0.5 kW i razvijaju brzinu oko 24 km/h.[38]

---

35 *Ibid*.

36 *Narodne novine*, br. 13/2020.

37 Pravilnik o sigurnosti pomorske plovidbe u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske te načinu i uvjetima obavljanja nadzora i upravljanja pomorskim prometom, *Narodne novine*, br. 79/2013, 140/2014, 57/2015, primjenjuje se i na brodice na mlazni pogon (skutere, *jet-ski*, brodice na zračnom jastuku i sl.) (arg. iz čl. 48.a)). Za razliku od toga, Konvencija o međunarodnim pravilima o izbjegavanju sudara na moru (u nastavku: COLREG) usvojena je u Londonu 1972. godine (*Službeni list SFRJ*, br. 60/1975), a Republika Hrvatska stranka je tog međunarodnog ugovora na temelju notifikacije o sukcesiji (*Narodne novine – Međunarodni ugovori*, br. 1/1992) – nema odredbi koje govore o njihovu uključivanju u polje primjene, a u poredbenoj sudskoj praksi zauzet je stav da se ne primjenjuje COLREG na *jet-ski*. Tako ističe Ivković, Đ.; Terzić, B.; Maćešić, M., *Sudar pomorskih plovnih objekata: priručnik*, Piran – Split – Rijeka, 2008., str. 4-5, prema Tuhtan Grgić, I., Polje primjene imovinskopravnih odredbi Pomorskog zakonika s obzirom na objekte, Amižić Jelovčić, P. (ur.), *Zbornik radova 3. međunarodne znanstvene konferencije pomorskog prava »Suvremeni izazovi pomorske plovidbe« – ISCML Split 2021*, Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu, Split, 2021., str. 357.

38 Jetsurf, Daske za surfanje na benzinski pogon, električni pogon, usporedba modela, dostupno na https://jetsurf.com/ (pristup 11. lipnja 2024.).

PZ posebno definira brzo plovilo.[39] Vrsta brzog plovila je dinamički podržavano plovilo, a njegove podvrste su hidrokrilac i lebdjelica. Oba navedena tipa plovila spadaju u podvrste broda, stoga se na odgovornost za štetu koju takvi objekti uzrokuju kupačima i drugim osobama u moru primjenjuju odredbe PZ-a o izvanugovornoj odgovornosti za štetu kupačima i drugim osobama u moru.[40]

3.1.2.3. Plovni objekti koji ne plove i kojima nisu uključeni porivni strojevi

Polje primjene sustava odgovornosti za štetu zbog smrti ili tjelesne ozljede kupača i drugih osoba u moru, uređen odredbama o izvanugovornoj odgovornosti (čl. 808. – 810. PZ-a), *a priori* postavljeno je vrlo široko te se primjenjuje na sve plovne objekte, bez obzira na veličinu i namjenu kojoj služe.

Po prirodi stvari, štetu kupačima i drugim osobama u moru najčešće uzrokuju plovni objekti koji se kreću, dakle, plove jer njihovo kretanje, odnosno plovidba stvara povećanu opasnost za kupače i druge osobe u moru. U tom kontekstu, pojam »plovidba« treba široko tumačiti te smatrati da je njime obuhvaćen svaki plovni objekt koji nije usidren ili privezan uz obalu ili nasukan.[41] Također, ovaj se sustav odgovornosti za štetu primjenjuje i na štetu uzrokovanu tijekom priveza, odveza, premještanja, sidrenja, ukrcaja i iskrcaja putnika i posade i sl. Primjerice, u sudskoj je praksi zabilježen slučaj da je plovni objekt koji nije plovio, točnije nije se kretao, ali je imao upaljen motor, ozlijedio kupača koji se kupao u njegovoj blizini. Propeler jedrilice zahvatio je tužitelja koji se kupao u moru nanijevši mu ozljede. Sud[42] je utvrdio da je do štetnog događaja došlo pri sidrenju jedrilice na udaljenosti 30 m od obale te je primijenio sustav odgovornosti

[39] Čl. 5. st. 1. t. 8. PZ-a definirano je kao plovilo koje ima sposobnost postizanja najveće brzine u čvorovima jednake ili veće od $7.1922\ \nabla^{0,1667}$ gdje je ∇ istisnina na konstruktivnoj vodnoj liniji u m^3.

[40] Dinamički podržavano plovilo (DSC) je brod koji udovoljava zahtjevima IMO Rez. A.373(X), kako je dopunjen s IMO Rez. MSC.37(63) (DSC Kodeks), tj. brod koji plovi na površini ili iznad nje i kojem se svojstva razlikuju od konvencionalnih istisninskih brodova. Hidrokrilac je neistisninski brod koji plovi iznad površine djelovanjem hidrodinamičkih sila koje se generiraju podvodnim krilima. Lebdibrod (SES) je lebdjelica kojoj je zračni jastuk djelomično ili potpuno sačuvan trajno uronjenim krutim elementima strukture trupa (v. 2.2.27.2 Pravila za statutarnu certifikaciju pomorskih brodova, Opći propisi, *Narodne novine*, br. 15/2019).

[41] Ovaj se sustav ne primjenjuje na nasukani plovni objekt jer je takav objekt podrtina. O sustavu odgovornosti za štetu kupaču i drugoj osobi u moru koju je uzrokovala podrtina opširnije vidi *infra* t. 3.2.

[42] Županijski sud u Varaždinu, stalna služba u Koprivnici, Gž 1240/2018-2 od 28. studenog 2019.

za štetu predviđen PZ-om, odredbe o odgovornosti za smrti i tjelesne ozljede kupača i drugih osoba u moru.

Međutim, plovni objekt može uzrokovati štetu kupaču ili drugoj osobi u moru kada ne plovi i kada mu nisu uključeni porivni strojevi, primjerice, ako se nalazi na vezu ili je usidren. Može se otkačiti s veza ili sidrišta ili se zbog vjetra ili valova mogu odvojiti njegovi dijelovi ili doći do požara ili eksplozije dok plovni objekt nije u plovidbi i nisu mu uključeni porivni strojevi te uzrokovati štetu kupaču. Uporaba sintagme »svaki plovni objekt, bez obzira na veličinu i namjenu«, kojom se određuje polje primjene odredbi PZ-a o izvanugovornoj odgovornosti za štetu, znači da zakonodavac ne ograničava primjenu navedenih odredbi samo na plovne objekte koji su u plovidbi ili koji imaju uključene porivne strojeve. Nedvojbeno treba zaključiti da se ovaj sustav odgovornosti za štetu primjenjuje i na plovne objekte koji ne plove i kojima nisu uključeni porivni strojevi te na one koji se nalaze na morskom vezu, privezištu ili sidrištu. To znači da za interpretaciju sintagme »svaki plovni objekt, bez obzira na veličinu i namjenu« kojom se određuje polje primjene odredbi PZ-a o izvanugovornoj odgovornosti za štetu nije relevantno pitanje tumačenja kada je plovni objekt u plovidbi, što se smatra motornim vozilom u pogonu, interpretacija što je uporaba plovnog objekta i sl.

Ovakvo stajalište podržava i poredbena analiza ovih odredbi s odredbama Zakona o obveznim osiguranjima u prometu (u nastavku: ZOOP)[43] i ZOO-a. U čl. 41. ZOOP-a propisano je da su obveznim osiguranjem od odgovornosti za štetu zbog smrti ili tjelesne ozljede kupača i drugih osoba u moru pokrivene samo štete nanesene uporabom brodice, odnosno jahte.[44] Također, ZOO propisuje pravila o odgovornosti za štetu izazvanu motornim vozilom u pogonu.[45] To znači da je zakonodavac odredbe PZ-a o izvanugovornoj odgovornosti za štetu kupačima i drugim osobama u moru htio ograničiti samo na plovne objekte u pogonu ili plovne objekte u uporabi, a to bi učinio kao što to čine ZOOP i ZOO koji imaju mnogo uže polje primjene od ovdje promatranih odredbi PZ-a.

3.1.2.4. Plovni objekti na kopnu

Sustav odgovornosti za štetu predviđen odredbama o izvanugovornoj odgovornosti (čl. 808. – 810. PZ-a) ne primjenjuju se na plovne objekte koji se u trenutku štetnog događaja nalaze na kopnu.

---

43 *Narodne novine*, br. 151/2005, 36/2009, 75/2009, 76/2013, 152/2014, 155/2023.

44 O tumačenju polja primjene ZOOP-a opširnije vidi *infra* t. 4.1.

45 Čl. 1068. ZOO-a.

Primjerice, plovni objekt može biti izvučen iz mora radi transporta na suhi vez ili raspremu ili remont ili sl. ili se nalaziti na suhom vezu pa se zbog vjetra jedan njegov dio može otkačiti i odletjeti u more te ozlijediti kupača ili drugu osobu u moru. Odredbe PZ-a o odgovornosti za smrt i tjelesne ozljede kupača i drugih osoba u moru primjenjuju se na štete nastale na području unutarnjih morskih voda i teritorijalnog mora Republike Hrvatske (čl. 809.a PZ-a). Dakle, zakonodavac nije odstupio od odredbe čl. 1. st. 2. PZ-a kojom se uređuje polje primjene odredbi PZ-a, a propisano je da se njegove odredbe (ako samim PZ-om nije drugačije određeno) primjenjuju na plovne objekte koji se nalaze ili plove unutarnjim morskim vodama, odnosno teritorijalnim morem Republike Hrvatske. Također, teritorijalno polje primjene promatranih odredbi PZ-a proizlazi iz čl. 810. PZ-a koji uređuje sustave odgovornosti za štetu prouzročenu u pojedinim morskim pojasevima (na području koje je proglašeno kupalištem ili u kojem je zabranjena plovidba; u lukama, na prilazima luka i na uobičajenim plovnim putevima; na području koje se isključivo koristi za sportsku i sličnu plovidbu; te na području u kojem su zabranjeni pojedini načini ili sredstva plovidbe, primjerice, glisiranje, skijanje, prekoračenje brzine itd.).

Stoga treba zaključiti da je primjena odredbi PZ-a o odgovornosti za štetu zbog smrti ili tjelesne ozljede kupača ograničena samo na plovne objekte u moru, bez obzira na njihovu namjenu. Tome u prilog ide poredbenopravno, logičko i jezično tumačenje, jer da je zakonodavac želio proširiti primjenu odredbi ove glave PZ-a i na plovne objekte na kopnu to bi i učinio. Primjerice, iznimka od odredbe čl. 1. st. 2. PZ-a učinjena je u dijelu PZ-a koji uređuje ugovor o nautičkom vezu, dijelu PZ-a kojim se uređuje uklanjanje i vađenje podrtina i potonulih stvari te dijelu PZ-a kojim se uređuje traganje i spašavanje osoba u pogibelji na moru.[46]

3.1.2.5. Plovni objekti na kojima nije posada ili vlasnik ili korisnik ili druge osobe[47]

Primjena odredbi PZ-a o izvanugovornoj odgovornosti za štetu kupačima i drugim osobama u moru nije ograničena samo na plovne objekte na kojima se

[46] U čl. 673.j PZ-a propisano je da se ugovor o nautičkom vezu može ugovoriti i na pružanje nautičkog veza na kopnu, a čl. 840.b st. 2. PZ-a prošireno je polje primjene odredbi o vađenju i uklanjanju podrtina i potonulih stvari i na podrtine i potonule stvari koje se nalaze na kopnenom dijelu pomorskog dobra. U čl. 55.b st. 2. PZ-a propisano je da se obveza traganja i spašavanja osoba u pogibelji proteže i na kopno, odnosno na nepristupačnu morsku obalu na kojoj je osoba pronašla utočište.

[47] U ovom se poglavlju ne govori o autonomnim plovnim objektima, odnosno besposadnim plovnim objektima, o tome govori *infra* t. 3.1.2.6. Ovdje je riječ o plovnim objektima na kojima nije bilo posade, vlasnika, korisnika ili druge osobe u trenutku štetnog događaja u kojem je ozlijeđen ili usmrćen kupač ili druga osoba u moru.

u trenutku štetnog događaja nalazi posada, vlasnik, korisnik ili druge osobe. To znači da se te odredbe PZ-a primjenjuju na sve plovne objekte koji se nalaze u moru, a nisu podrtine. Štoviše, odredbe PZ-a o izvanugovornoj odgovornosti za smrt i tjelesne ozljede kupača i drugih osoba u moru primjenjuju se i na napuštene, podstandardne i plovne objekte brisane iz upisnika.[48]

Također, odgovor na pitanje je li neki plovni objekt postao podrtina ne ovisi o tome je li on pod nadzorom posade i nalazi li se uopće posada, vlasnik korisnik ili druge osobe na njemu. Međutim, u odnosu na pitanje je li u trenutku štetnog događaja plovni objekt bio pod nadzorom posade može biti vrlo indikativno za pitanje razlučivanja je li konkretan plovni objekt postao podrtina, a to znači je li šteta kupaču ili drugoj osobi u moru uzrokovana podrtinom ili plovnim objektom. Primjerice, ako je riječ o plovnom objektu koji je sudjelovao u pomorskoj nesreći, a posada ga je napustila zbog požara ili eksplozije na njemu te postoji opasnost da će takav objekt potonuti ili nasukati se, a učinkovite mjere pomoći nisu u tijeku, sigurno će se raditi o podrtini plovnog objekta.[49]

3.1.2.6. Autonomni plovni objekti

ZIDPZ-om iz 2019. proširen je sadržaj pojma »plovni objekt« uključivanjem u taj pojam i autonomne plovne objekte (čl. 5. st. 1. t. 1. PZ-a).[50] U PZ-u nema posebnih odredbi koje se odnose na ovakve vrste plovnih objekata pa se može zaključiti da se sve odredbe PZ-a koje se odnose na plovne objekte primjenjuju i na autonomne plovne objekte, a tako i odredbe o odgovornosti za štetu zbog smrti i tjelesne ozljede kupača i drugih osoba u moru koju uzrokuju autonomni plovni objekti. Treba istaknuti da su sva načela pomorskog prava, kao i svi propisi kreirani za konvencionalne brodove i druge plovne objekte, pa su već danas pred pomorskopravnom strukom brojni izazovi u tumačenju i primjeni gotovo svih pomorskopravnih instituta i odredbi i na autonomne plovne objekte.[51]

---

[48] Opširnije *infra* t. 3.1.2.7.

[49] O pojmu podrtine i elementima za razgraničenje dvaju sustava odgovornosti za štetu vidi *infra* t. 3.2.2.1.

[50] Opširnije Ćorić, D.; Pajković, M., Autonomni brod – nova vrsta broda u pomorskom zakonodavstvu, Amižić Jelovčić, P. (ur.), *Zbornik radova 2. međunarodne znanstvene konferencije pomorskog prava »Suvremeni izazovi pomorske plovidbe« – ISCML Split 2018*, Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu, Split, 2018., str. 105-118.

[51] Tuhtan Grgić smatra kako je u odnosu na autonomne plovne objekte zakonodavac ipak trebao dati poseban pravni okvir i predvidjeti dodatne norme s obzirom na njihove specifičnosti (v. Tuhtan Grgić, I., Polje primjene imovinskopravnih odredbi…, *op. cit*., str. 367).

Razvoj i uporaba podvodnih tehnologija i robotike doveli su do uporabe raznih vrsta autonomnih ronilica. Kao što je istaknuto, definicija autonomnog plovnog objekta ne sadržava kriterije duljine trupa, snage porivnog stroja ili sl., kao kriterije koji bi dodatno sužavali krug plovnih objekata koji ulaze u pojam autonomnog plovnog objekta. Zbog toga se sve autonomne ronilice kao podvodna plovila mogu smatrati autonomnim plovnim objektom. Ovisno o stupnju automatizacije i zahtjevima za neposrednim nadzorom stalne službe, autonomni plovni objekti su oni objekti koji mogu ploviti bez ukrcane posade ili sa smanjenim brojem članova posade (čl. 5. st. 1. t. 1.).

Ronilice i besposadna plovila koja su kabelom vezana za plovni objekt ulaze u polje primjene odredbi PZ-a o izvanugovornoj odgovornosti za smrt ili tjelesne ozljede kupača i drugih osoba u moru jer se smatraju pripatkom tog plovnog objekta.

3.1.2.7. Podstandardni plovni objekti, napušteni plovni objekt i plovni objekti brisani iz upisnika

Za pitanje kojim se u ovom radu bavimo, a to je određivanje granice između polja primjene dvaju sustava odgovornosti za štetu, i to sustava izvanugovorne odgovornosti za štetu zbog smrti ili tjelesne ozljede kupača i onog uređenog, također, u odredbama PZ-a o vađenju i uklanjanju podrtina i potonulih stvari, važno je razlikovati tri kategorije objekata: a) plovne objekte, b) podrtine i c) podstandardne plovne objekte.

Podstandardni plovni objekt nije pojam koji je definiran u PZ-u. Plovni objekt smatra se podstandardnim plovnim objektom ako su u postupku inspekcijskog nadzora sigurnosti plovidbe i zaštite morskog okoliša utvrđeni nedostaci koji ugrožavaju sigurnost broda, osoba i tereta na njemu te okoliša ili ako su mu puni tankovi otpadnih voda. Takvom plovnom objektu zabranit će se daljnja plovidba, a može se izdati i niz drugih mjera.[52] Utvrdi li se u inspekcijskom nadzoru da plovni objekt predstavlja ili može predstavljati opasnost za luke, plovne putove, plovidbu i iskorištavanje prirodnih bogatstava mora ili okoliša, nadležna lučka kapetanija naredit će rješenjem vlasniku broda da u primjerenom roku poduzme mjere za njegovo uklanjanje uz nadzor kapetanije.[53]

Tipična obilježja podstandardnog plovnog objekta su: a) da nije posljedica pomorske nesreće, b) da propada *in situ*, c) da su njihovi vlasnici postali nepoznati

[52] Čl. 171. PZ-a.

[53] Čl. 171. st. 7. PZ-a.

ili nedostupni, d) da za njega više nitko ne plaća naknadu za vez ili druge lučke usluge, odnosno vlasnici su poznati, ali ga zanemaruju i ne održavaju. Po svom položaju podstandardni plovni objekt može biti u moru ili na kopnenom dijelu pomorskog dobra, u pravilu je na lučkom području, a iznimno izvan luke. Osnovna razlika između podrtine i podstandardnog plovnog objekta jest što je podrtina uvijek posljedica pomorske nesreće, a podstandardni plovni objekt nije. Na odgovornost za štetu koju je kupačima ili drugim osobama u moru uzrokovao podstandardni plovni objekt primjenjuje se sustav pravila o odgovornosti za štetu propisan odredbama PZ-a o izvanugovornoj odgovornosti za smrti ili tjelesne ozljede kupača i drugih osoba u moru jer je riječ o plovnom objektu, a navedene se odredbe primjenjuju na sve plovne objekte, bez obzira na veličinu i namjenu.

Napušteni plovni objekt može biti plovni objekt, podstandardni plovni objekt i podrtina plovnog objekta.[54] Kada je riječ o napuštanju plovnog objekta treba znati da sam čin napuštanja nije pravni temelj za prestanak prava vlasništva na plovnom objektu jer za plovne objekte vrijedi knjižni režim načina stjecanja, prijenosa i gubitka stvarnih prava. U čl. 214. st. 1. PZ-a propisano je da se pravo vlasništva i druga stvarna prava na brodu, jahti ili brodici mogu steći, prenijeti, ograničiti i ukinuti jedino upisom u odgovarajući upisnik ili očevidnik.[55]

Vlasništvo na plovnom objektu može prestati odricanjem od vlasništva, ali odreknuće se ostvaruje na temelju očitovanja o odricanju od vlasništva danog u obliku isprave prikladne za upis u upisnik brodova, nakon čega se to pravo briše iz upisnika. Trenutkom brisanja prestaje i pravo vlasništva, a prestaje i odgovornost vlasnika za plovni objekt, međutim, samo za buduće obveze, a vlasnik plovnog objekta ostaje odgovoran za sve obveze pa tako i za izvanugovornu odgovornost za štetu prouzročenu prije njegova odreknuća od prava vlasništva.[56] Poseban je slučaj napuštanja broda u korist osiguratelja, međutim, ovdje je riječ o prijenosu prava vlasništva prihvaćanjem izjave osiguranika o napuštanju broda ili isplatom naknade iz osiguranja.[57]

---

[54] Detaljno o pravnim pitanjima u odnosu na napuštena plovila vidi 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*, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 2018., str. 137-164.

[55] U odnosu na podrtine vidi Skorupan Wolff, V.; Padovan, A. V., Osobitosti prestanka i stjecanja prava vlasništva na podrtinama i potonulim stvarima, *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, god. 54 (2015.), br. 169, str. 89-143.

[56] Takav zaključak slijedi tumačenjem čl. 172. st. 2. i 3. ZV-a, vidi Marin, J., Pravo vlasništva na brodu, *Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu*, god. 47 (1997.), br. 4, str. 407-425.

[57] Riječ je o iznimci od pravila propisanog čl. 214. st. 1. PZ-a prema kojem se pravo vlasništva i druga stvarna prava na brodu, jahti ili brodici mogu steći, prenijeti, ograničiti i

Na odgovornost za štetu koju je kupaču ili drugoj osobi u moru uzrokovao napušteni plovni objekt primjenjuje se sustav odgovornosti za štetu koji se inače primjenjuje na plovne objekte i podstandardne plovne objekte, odnosno sustav odgovornosti za štetu koji se primjenjuje na podrtine. Na plovne objekte i podstandardne plovne objekte primjenjuje se sustav odgovornosti za štetu predviđen odredbama PZ-a o izvanugovornoj odgovornosti za smrti i tjelesne ozljede kupača i drugih osoba u moru, a ako je napušteni objekt podrtina plovnog ili plutajućeg objekta primjenjuje se sustav odgovornosti za štetu predviđen odredbama o vađenju i uklanjanju podrtina.

U čl. 192. st. 1. t. 1. PZ-a propisano je da se brod briše iz upisnika ako je propao. Brod može propasti ako je postao podrtina, dakle, kao posljedica pomorske nesreće, a može propadati *in situ* od zapuštenosti, istrošenosti, dotrajalosti, neodržavanosti i sl., pa se takav brod u pravilu identificira u inspekcijskom nadzoru i dobiva atribute nestandardnog plovnog objekta koji je propao. Plovni objekt ili podrtina mogu biti uništeni ili propasti u toj mjeri da prestaju biti stvar određene vrste, međutim, to ne utječe na odgovornosti vlasnika za štetu koju takav objekt ili njegovi dijelovi uzrokuju trećim osobama. Vlasnik i dalje odgovara za ostatke plovnog objekta, odnosno podrtine. Kao što je opisano, pojam »podrtine« uključuje bilo koji dio plovnog objekta i svaki predmet koji se nalazio na tom objektu ili predmet koji je nestao u moru s plovnog objekta.

Ako je štetu kupaču ili drugoj osobi u moru uzrokovala podrtina plovnog objekta koja je brisana iz upisnika brodova, primjenjuje se sustav pravila o odgovornosti za štetu iz PZ-a kojim se uređuju instituti vađenja i uklanjanja podrtina i potonulih stvari. Ako je štetu uzrokovao nestandardni plovni objekt koji je propao *in situ* zbog zapuštenosti, istrošenosti, dotrajalosti i neodržavanosti te je brisan iz upisnika brodova, treba primijeniti sustav pravila o odgovornosti za štetu propisan odredbama PZ-a o izvanugovornoj odgovornosti vlasnika broda i brodara za smrti i tjelesne ozljede kupačima i drugim osobama u moru. To znači da sintagmu »svi plovni objekti, bez obzira na veličinu i namjenu« treba široko logički i jezično tumačiti te smatrati da ona obuhvaća i plovne objekte koji su brisani iz upisnika.[58]

---

ukinuti jedino upisom u odgovarajući upisnik ili očevidnik. U čl. 215. st. 1. t. 1. propisano je da se navedeno pravilo iz čl. 214. st. 1. ne odnosi se na slučaj prijelaza prava vlasništva broda ili jahte na osiguratelja prihvaćanjem izjave osiguranika o napuštanju broda ili jahte ili isplatom naknade iz osiguranja prema čl. 709. st. 3. PZ-a.

[58] U sklopu tumačenja polja primjene odredbi PZ-a o sudaru, Tuhtan Grgić tumači da se one primjenjuju i na brodove koji su brisani iz upisnika brodova jer su povučeni iz plovidbe (v. Tuhtan Grgić, I., Polje primjene imovinskopravnih odredbi…, *op. cit.*, str. 356 i 357).

3.1.3. Morski pojas u kojem je došlo do štetnog događaja

»Prostorni kriteriji« ili mjesto u moru na kojem je štetnom radnjom ili propustom prouzročena smrt ili tjelesna ozljeda kupača ili drugih osoba u moru posebna je pretpostavka za primjenu određenih specifičnih pravila o odgovornosti za štetu unutar sustava pravila predviđenih odredbama PZ-a o izvanugovornoj odgovornosti za smrt ili tjelesne ozljede kupača i drugih osoba u moru. Dakle, sustav odgovornosti za štetu predviđen odredbama PZ-a o izvanugovornoj odgovornosti za smrt i tjelesne ozljede kupača sadržava različita pravila o odgovornosti za štetu, a njihova primjena ovisi o tome u kojoj je zoni, odnosno području mora ili udaljenosti od obale došlo do tjelesne ozljede ili smrti kupača i je li šteta uzrokovana u području na kojem su zabranjeni pojedini načini ili sredstva plovidbe. Za određene slučajeve PZ predviđa pravila o objektivnoj odgovornosti uz različite egzoneracijske razloge za pojedine slučajeve objektivne odgovornosti, dok za određene slučajeve odgovornosti predviđa pravila o subjektivnoj odgovornosti za štetu na temelju dokazane krivnje. U ovom će radu prikaz biti sažet jer su te zakonske odredbe bile predmet analize u hrvatskoj nacionalnoj pravnoj literaturi.[59]

3.1.3.1. Smrt ili tjelesna ozljeda prouzročena u području koje je proglašeno kupalištem ili u kojem je zabranjena plovidba

Zakonodavac je pravila o odgovornosti za štetu koja se primjenjuju na štetne događaje nastale u zoni koja je proglašena kupalištem ili u kojoj je zabranjena plovidba prilagodio osnovnom cilju, a to je maksimalna zaštita kupača i osoba u moru u toj zoni. U ovim područjima apsolutnu prednost imaju kupači pred pravom plovnih objekata na plovidbu jer je riječ o područjima koja su rezervirana isključivo za kupače ili je zabranjen ulazak plovnih objekata.

Zbog toga PZ predviđa odgovornost na temelju kauzaliteta. Riječ je o strogoj kauzalnoj odgovornosti koja dopušta samo jedan razlog za oslobođenje od

[59] Jakaša, B., *Sistem plovidbenog prava Jugoslavije*, četvrta knjiga, *Plovidbene nezgode*, 2. svezak, Narodne novine, Zagreb, 1990., str. 475-478; Bolanča, D., Izvanugovorna odgovornost za smrt i tjelesne povrede kupača i drugih osoba u moru (vodi) koje prouzrokuje brod (usporedba bosansko-hercegovačkog i hrvatskog plovidbenog zakonodavstva), *Zbornik radova »Pravo, tradicija i promjene«*, Pravni fakultet Univerziteta u Istočnom Sarajevu, Istočno Sarajevo, 2020., str. 32-45; Primorac, Ž., Zaštita kupača i drugih osoba u moru prema odredbama hrvatskih zakonskih i podzakonskih propisa pomorskog prava, *Zbornik radova Veleučilišta u Šibeniku*, god. 5 (2011.), br. 3-4, str. 21-38; Primorac, Ž., Odgovornost vlasnika broda i brodara za štetu nastalu kupačima i drugim osobama u moru na području kupališta, Seršić, V. (ur.), *Zbornik radova »In memoriam prof. dr. sc. Vjekoslav Šmid« Aktualnosti pomorskog prava, prava mora i prava turizma*, Grad Rab i Pravni fakultet Split, Rab, 2012., str. 313-330.

odgovornosti, a to je namjera ili gruba nepažnja oštećenika.[60] Dakle, odgovorna osoba može se osloboditi odgovornosti samo dokazom kvalificirane krivnje oštećenog koju mora dokazati tuženik, a odgovornost postoji uvijek kada postoji kauzalitet između štetne radnje i štete. Viša sila nije egzoneracijski razlog jer se smatra kako ulaskom plovnog objekta u morski pojas kupališta ili pojas u kojem je zabranjena plovidba, plovni objekt preuzima rizik za štetu koju prouzroči.[61]

Za primjenu ovog sustava odgovornosti za štetu važno je interpretirati pojam »područje koje je proglašeno kupalištem«. Treba smatrati da je to kupalište koje je kao takvo proglašeno sredstvima javnih komunikacija ili inače dostupnim načinom. Nije dovoljno faktično kupalište jer se faktično kupalište može nalaziti na bilo kojem mjestu uzduž obale i otoka. Nije relevantno radi li se o javnom kupalištu ili kupalištu koje eksploatira koncesionar, kao ni to je li u kupalištu zabranjena plovidba.[62] Područja zabranjena za plovidbu[63] objavljuju se putem oglasa za pomorce i radio oglasa, međutim, nije nužna pretpostavka za primjenu ovog sustava odgovornosti za štetu da se zabrana objavi u oglasu za pomorce.[64]

3.1.3.2. Smrt ili tjelesna ozljeda prouzročena u morskom pojasu do 150 m od obale, a taj pojas ne spada u neko drugo zakonom navedeno područje za koje postoje posebne odredbe o odgovornosti za štetu

Poseban sustav pravila o odgovornosti za štetu predviđa se za slučajeve odgovornosti za štetu u kojima je došlo do štetne radnje, a to je nalet i udar plovnog objekta na kupača ili drugu osobu u moru u morskom pojasu do 150

[60] Čl. 810. st. 1. t. 1. PZ-a.

[61] Brajković, V.; Čolović, I.; Filipović, V.; Jakaša, B.; Katičić, N.; Pallua, E.; Tomašić, V.; Triva, S., *Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi s napomenama i komentarskim bilješkama*, Narodne novine, Zagreb, 1981., str. 352.

[62] Jakaša, B., *Udžbenik plovidbenog prava*, Narodne novine, Zagreb, 1979., str. 370.

[63] U čl. 24. st. 2. PZ-a propisano je u kojim slučajevima ministar nadležan za pomorstvo može zabraniti plovidbu pojedinim dijelovima unutarnjih morskih voda ili teritorijalnog mora. To može učiniti radi sigurnosti plovidbe, zaštite mora od onečišćenja, sprječavanja ugroženosti biološke i krajobrazne raznolikosti, kao i radi umanjenja opasnosti od većih pomorskih nezgoda. Pravilnikom o uvjetima i načinu održavanja reda u lukama i na ostalim dijelovima unutarnjih morskih voda i teritorijalnog mora, *Narodne novine*, br. 72/2021, propisuju se uvjeti i način održavanja reda u lukama i na ostalim dijelovima unutarnjih morskih voda i teritorijalnog mora Republike Hrvatske te uvjeti za sigurnost plovidbe. Primjerice, u čl. 50. st. 2. propisano je da je zabranjeno pristajanje, sidrenje, privez, boravak i plovidba plovnih objekata u području uređenog kupališta.

[64] Brajković, V. *et al*., *Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi…*, *op. cit*., str. 351.

m od obale, pri čemu taj pojas ne spada u: a) područja proglašena kupalištem i područja u kojima je zabranjena plovidba, b) područja luka, prilaza lukama i područja uobičajenih plovnih puteva, c) područja koja se isključivo koriste za sportsku i sličnu plovidbu i d) područja u kojima su zabranjeni pojedini načini ili sredstva plovidbe. Za smrt ili tjelesnu ozljedu kupača ili druge osobe u moru u navedenom morskom pojasu, odgovorne osobe, kao i u prethodno navedenom slučaju uzrokovanja štete u području kupališta i području u kojem je zabranjena plovidba, odgovaraju na temelju objektivne odgovornosti. Radi se, također, o strogoj kauzalnoj odgovornosti, međutim, s nešto širim krugom egzoneracijskih razloga nego u prethodno navedenom slučaju uzrokovanja štete (u području kupališta i području u kojem je zabranjena plovidba) jer osim namjere ili grube nepažnje usmrćenog, odnosno ozlijeđenog kupača ili druge osobe u moru, postoji još jedan egzoneracijski razlog, a to je dokaz tuženika da je smrt ili tjelesna ozljeda prouzročena višom silom.[65] Kauzalitet je prihvaćen kao temelj odgovornosti jer se plovidba u navedenom području mora obavljati s osobitim oprezom. U ovom se pojasu u jednakoj mjeri stječu pravo na kupanje i pravo na plovidbu,[66] međutim, zakon daje prednost pravima kupača jer plovnim objektima mora biti poznato da na tom području može biti kupača, a egzoneracija se predviđa jer plovidba nije zabranjena.

Glavna markacija za primjenu navedenog sustava odgovornosti za štetu jest da je štetni događaj nastao i u morskom pojasu do 150 m od obale. Važno je istaknuti da država može suziti ili proširiti pojas od 150 m, odnosno odlučiti da se opisana pravila objektivne odgovornosti odnose na širi ili uži pojas od 150 m. Odluku o proširenju ili suženju tog pojasa donosi ministarstvo nadležno za poslove pomorstva.[67]

3.1.3.3. Smrt ili tjelesna ozljeda prouzročena na području u kojem su zabranjeni pojedini načini ili sredstva plovidbe

Zakonodavac normira poseban slučaj uzrokovanja štete kupačima i drugim osobama u moru, a to je slučaj smrti ili tjelesne ozljede prouzročen na području u kojem su zabranjeni pojedini načini ili sredstva plovidbe.[68] Za primjenu ovog sustava odgovornosti za štetu važno je da plovidba nije zabranjena u određenom morskom pojasu, ali su zabranjeni pojedini načini ili sredstva plovidbe.

[65] Čl. 810. st. 1. t. 2. PZ-a.

[66] Jakaša, B., *Udžbenik plovidbenog prava*, *op. cit*., str. 370.

[67] Čl. 810. st. 2. PZ-a.

[68] Čl. 810. st. 1. t. 4. PZ-a.

Kao primjere zabranjenih načina ili sredstva plovidbe PZ navodi glisiranje, skijanje i prekoračenje brzine. Primjerice, ako je na nekom području zabranjeno glisiranje i prekoračenje određene brzine, to znači da iz plovidbe nisu isključeni plovni objekti koji mogu glisirati i voziti brzinom većom od dopuštene, nego se od njih zahtjeva da prilagode brzinu te plove smanjenom brzinom i ne glisiraju u navedenim pojasu.

Ako je smrt ili tjelesna ozljeda kupača ili druge osobe u moru nastupila tijekom obavljanja zabranjenog načina ili zabranjenim sredstvima plovidbe, PZ predviđa strogu kauzalnu odgovornost. Identična pravila o odgovornosti za štetu predviđaju se kao i u slučaju štete uzrokovane u području koje je proglašeno kupalištem ili u kojem je zabranjena plovidba. Tuženi se može ekskulpirati jedino ako dokaže da je oštećenik prouzročio štetu svojom namjerom ili grubom nepažnjom.[69] Predviđa se stroga objektivna odgovornost jer se plovidba zabranjenim načinom ili sredstvom plovidbe smatra posebno opasnom. Treba istaknuti da je ZPUP za slučajeve uzrokovanja štete u području u kojem su zabranjeni pojedini načini ili sredstva plovidbe propisivao strogu objektivnu odgovornost bez mogućnosti oslobođenja od odgovornosti.[70] Zakonodavac u PZ-u iz 1994. odstupa od tako rigoroznog sustava odgovornosti za štetu te iz pravno-političkih razloga ublažava pretjerano strog sustav uvođenjem jednog egzoneracijskog razloga. Tuženiku je dopušteno dokazati da je oštećenik prouzročio štetu svojom namjerom ili grubom nepažnjom.

3.1.3.4. Smrt ili tjelesna ozljeda prouzročena u lukama, na prilazima luka, na uobičajenim plovnim putevima, na području koje se koristi za sportsku i sličnu plovidbu i na području udaljenom više od 150 m od obale, a nije riječ o području u kojem su zabranjeni pojedini načini ili sredstva plovidbe

Posebna pravila o odgovornosti za štetu predviđaju se za slučajeve štetnih događaja nastalih u područjima isključivo rezerviranim za plovidbu u kojima ne smiju biti kupači i druge osobe u moru. U ovom je slučaju odgovornost za štetu znatno ublažena. Odgovorne osobe odgovaraju na temelju dokazane krivnje. U području koje je rezervirano za plovidbu, zakonodavac se opredijelio za subjektivnu odgovornost na temelju dokazane krivnje jer se u tom morskom pojasu ne očekuju kupači i druge osobe u moru, pa plovni objekti ne moraju ploviti ulaganjem pažnje posebnog intenziteta, a bit će odgovorni ako im se dokaže krivnja.[71]

[69] Čl. 810. st. 1. t. 4. PZ-a.

[70] Čl. 835. st. 1. t. 4. ZPUP-a.

[71] Jakaša, B., *Sistem plovidbenog prava Jugoslavije*, *op. cit*., str. 477; Brajković, V. *et al*., *Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi…*, *op. cit*., str. 352.

Morski pojasevi na koje se primjenjuju pravila o subjektivnoj odgovornosti na temelju dokazane krivnje za smrt i tjelesne ozljede kupača i drugih osoba u moru koje prouzroči plovni objekt su: 1. luke, prilazi lukama, uobičajeni plovni putevi; 2. područja koja se isključivo koriste za sportsku i sličnu plovidbu (kao što su veslačke i jedriličarske regate, skijanje i sl.); 3. područja udaljena više od 150 m od obale, a nije riječ o području u kojem su zabranjeni pojedini načini ili sredstva plovidbe.

Za primjenu pravila o subjektivnoj odgovornosti na temelju dokazane krivnje potrebno je da su smrt ili tjelesna ozljeda kupača ili druge osobe u moru uzrokovani u nekom od navedenih pojaseva te oštećeni treba dokazati da je štetnik kriv za smrt, odnosno tjelesnu ozljedu kupača ili druge osobe u moru.

Pravila o odgovornosti za štetu koja predviđaju subjektivnu odgovornost uz dokazanu krivnju zadovoljavaju kompenzacijsku i prevencijsku funkciju. Za vlasnike brodova, brodare i osobu koja je u trenutku događaja upravljala brodom, odnosno za vlasnike i korisnike jahti ili brodica, najmoprimce jahti ili brodica dane u najam bez posade te osobu koja je u trenutku događaja upravljala jahtom ili brodicom, pravila o odgovornosti za štetu nisu pretjerano stroga jer se mogu osloboditi odgovornosti dokazujući da su postupali s dužnom pažnjom.

3.1.4. Protupravno oduzet plovni objekt

Ako je vlasniku broda ili brodaru protupravno oduzet brod, on se na temelju odredbe čl. 810. st. 4. PZ-a može osloboditi odgovornosti za smrt ili tjelesne ozljede kupača i drugih osoba u moru. Ovaj slučaj isključenja odgovornosti vlasnika broda ili brodara primjenjuje se neovisno o temelju odgovornosti koji je čl. 810. PZ-a predviđen za pojedine slučajeve odgovornosti za štetu zbog smrti ili tjelesne ozljede kupača i drugih osoba u moru.[72] Važno je istaknuti da ovo isključenje odgovornosti obuhvaća samo vlasnika broda ili brodara, a njime nije isključena odgovornost osobe koja je u trenutku nastanka događaja upravljala brodom.

Zakonodavac je vodio računa o zaštiti prava kupača i drugih osoba u moru u situaciji kada brodar i vlasnik broda kojim je počinjena šteta nisu odgovorni jer im je protupravno oduzet brod. U tom slučaju, oštećeni kupač ili druga osoba u moru može ostvariti pravo na naknadu štete od osobe koja je u trenutku događaja upravljala brodom i osobe koja je protupravno oduzela brod. Člankom 810. st. 5. PZ-a propisana je solidarna odgovornost osobe koja je u trenutku događaja

[72] Vidi *supra* t. 3.1.3.

upravljala brodom i osobe koja je protupravno oduzela brod.[73] Treba smatrati da u slučaju protupravnog oduzimanja broda odgovara osoba u čije je ime oduzet brod ako je ta osoba različita od one osobe koja je protupravno oduzela brod.[74] Osoba koja je protupravno oduzela brod odgovara i u slučaju kada u trenutku nastanka štete nije upravljala brodom.[75]

PZ ne spominje izuzeće od odgovornosti vlasnika i korisnika jahte ili brodice te najmoprimca jahte ili brodice dane u najam bez posade u slučaju protupravnog oduzimanja jahte ili brodice. To se može smatrati pravnom prazninom. Radi pravne sigurnosti, jasnoće i jednostavnije interpretacije zakonskog teksta smatramo da bi *de lege ferenda* trebalo dopuniti čl. 810. PZ-a i to sljedećim tekstom: »Vlasnik i korisnik jahte ili brodice, najmoprimac jahte ili brodice dane u najam bez posade nisu odgovorni u skladu sa stavkom 2. ovoga članka ako im je jahta ili brodica protupravno oduzeta.«

3.1.5. Sudar i nuklearne štete

Odredbe glave IV. o izvanugovornoj odgovornosti vlasnika broda i brodara ne primjenjuju se na sudar brodova i nuklearne štete.[76] Isto tako, odredbe o sudaru ne primjenjuju se na odgovornost za štetu zbog tjelesne ozljede kupača ili drugih osoba u moru, one se primjenjuju samo na štetu brodu, stvarima na brodu i osobama na brodu.[77]

Ako se u sudaru plovnih objekata dogodila smrt ili tjelesna ozljeda kupača i druge osobe u moru, na odnos odgovornosti za štetu primjenjuje se sustav pravila o odgovornosti za štetu predviđen u odredbama PZ-a o izvanugovornoj odgovornosti za smrt i tjelesne ozljede jer je štetu kupaču ili drugoj osobi uzrokovao plovni objekt.

3.1.6. Specifični primjeri razgraničenja primjene pojedinih sustava odgovornosti za štetu

Treba posebno istaknuti da se na sve osobe koje se faktično nalaze u moru ne primjenjuju odredbe PZ-a o izvanugovornoj odgovornosti za smrt i tjelesne

---

[73] Riječ je o redaktorskoj greški u zakonskom tekstu odredbe čl. 810. st. 5. PZ-a u kojoj se pogrešno upućuje na st. 3. čl. 810., umjesto toga treba uputiti na st. 4. čl. 810.

[74] Tako ističu Brajković, V. *et al*., *Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi…, op. cit*., str. 352.

[75] *Ibid*.

[76] Čl. 808. st. 2. PZ-a.

[77] Čl. 749. PZ-a.

ozljede kupača i drugih osoba u moru. U pravilu se osobe u moru nalaze radi kupanja, ronjenja i drugih oblika rekreacije i razonode, međutim, moguće je da osoba u moru završi zbog štetnog događaja, primjerice, modalitet štetnog događaj može biti takav da osoba koja se nalazi na brodu, jahti ili brodici padne u more s broda, jahte ili brodice te dođe do njezina ozljeđivanja ili smrti.[78]

U hipotetski navedenom slučaju (ako osoba koja se prevozi brodom, jahtom ili brodicom padne u more s broda, jahte ili brodice) na odnos odgovornosti za štetu može doći do primjene sustav odgovornosti za štetu predviđen odredbama PZ-a o prijevozu putnika, odgovornosti zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika[79] ako je putnik osoba koja je pala u more s plovnog objekta te se ozlijedila ili smrtno stradala. Mjerodavno materijalno pravo mogu biti i odredbe PZ-a o sudaru ako je zbog sudara došlo do pada u more i ozljeđivanja ili smrti osoba s plovnog objekta.[80] Do primjene može doći i sustav pravila o odgovornosti za štetu predviđen u odredbama PZ-a koje uređuju odgovornost za štetu zbog smrti, tjelesne ozljede ili narušenja zdravlja člana posade[81] ako je u štetnom događaju član posade pao s plovnog objekta u more te se ozlijedio ili smrtno stradao. Riječ je o specijalnim zakonskim odredbama kojima se uređuju posebni slučajevi odgovornosti za štetu određenim posebno definiranim subjektima – putnicima, članovima posade i osobama na brodu koji je pretrpio sudar.

Moguća je hipotetska situacija prema kojoj putnik ili član posade padne u more s plovnog objekta pa na njega naleti drugi plovni objekt te ga ozlijedi ili usmrti. U tom će se slučaju raditi o solidarnoj odgovornosti više štetnika koji će odgovarati prema različitim sustavima odgovornosti za štetu. Oštećena osoba u moru je putnik ili član posade u odnosu na plovni objekt s kojeg je pala u more. Slijedom toga, odgovorne osobe na strani broda odgovarat će prema sustavu odgovornosti za štetu iz ugovora o prijevozu putnika ako je osoba koja je pala u more putnik ili prema sustavu odgovornosti za štetu zbog smrti ili tjelesne ozljede člana posade broda ako je osoba koja je pala u more član posade broda. S navedenim osobama, i to prema sustavu pravila o odgovornosti za štetu predviđenim odredbama PZ-a o izvanugovornoj odgovornosti za štetu kupačima i drugim osobama u moru, solidarno će odgovarati i vlasnik broda, brodar i osoba

[78] Primjerice, 9. kolovoza 2024. godine državljanin Velike Britanije pao je s kruzera u more u akvatoriju otoka Jabuke. Više o tome vidi na https://www.novilist.hr/novosti/crna-kronika/objavljena-fotografija-britanca-koji-je-pao-s-kruzera-kod-otoka-jabuke/ (pristup 17. kolovoza 2024.).

[79] Čl. 613. *et seq.* PZ-a.

[80] Čl. 748. *et seq.* PZ-a.

[81] Čl. 145. PZ-a.

koja je upravljala plovnim objektom koji je naletio na osobu u moru jer je u odnosu na taj plovni objekt, odnosno u tom odnosu odgovornosti za štetu, oštećena osoba kupač.

Radi precizne raščlambe mogućih scenarija štetnih događaja te razlučivanja pretpostavki za primjenu pojedinih sustava odgovornosti za štetu navodimo još jedan primjer štetnog događaja. Štetni se događaj dogodio 23. srpnja 2024. godine na šibenskom području. Osoba koja se prevozila kao putnica na brodici skočila je u more radi kupanja, nakon čega ju je zahvatila elisa motora brodice kojom se prevozila te ju teško ozlijedila.[82] Riječ je o situaciji da je u dogovoru putnika i članova posade prekinuta plovidba radi kupanja, ronjenja ili razonode, a tijekom rekreacije i zabave u moru došlo je do ozljede osobe u moru. U trenutku štetnog događaja oštećena je osoba bila kupač u odnosu na plovni objekt koji ju je ozlijedio. Dakle, štetni događaj nije nastao u sklopu izvršavanja ugovora o prijevozu putnika morem, nego je riječ o izvanugovornoj odgovornosti za štetu kupaču. Na ovaj odnos odgovornosti za tjelesnu ozljedu treba primijeniti sustav odgovornosti za štetu propisan odredbama PZ-a o izvanugovornoj odgovornosti za štetu zbog smrti ili tjelesne ozljede kupača i drugih osoba u moru.

3.1.7. Odgovornost za štetu zbog oštećenja naprava sposobnih za plovidbu

Prethodno je objašnjeno da će odredbe PZ-a o izvanugovornoj odgovornosti za štetu zbog smrti ili tjelesne ozljede kupača i drugih osoba u moru biti mjerodavno materijalno pravo za štetu koju plovni objekt uzrokuje drugim osobama u moru, primjerice, osobi na dasci za jedrenje ili veslanje, pedalini, sandolini i sličnoj napravi sposobnoj za plovidbu. Međutim, za imovinske štete nastale zbog, primjerice, uništenja ili oštećenja daske za jedrenje ili veslanje, pedaline, kanua i slične naprave sposobne za plovidbu, mjerodavno materijalno pravo su odredbe PZ-a o izvanugovornoj odgovornosti vlasnika broda i brodara kojima je uređena odgovornost za oštećenje stvari (čl. 811. PZ-a).

Odredbe toga dijela PZ-a primjenjuju se na štetu koju iz izvanugovornog odnosa prouzroči brod osobama i stvarima izvan broda te okolišu (čl. 808. st. 1. PZ-a). One su primarno kreirane za odgovornost za štetu koju brod, jahta, odnosno brodica nanese operativnim obalama, lukobranima, lučkim uređajima i postrojenjima te plutajućim objektima (balisažnim oznakama, plutačama za vez, podvodnim kabelima, cjevovodima i sl.). Međutim, zakonodavac je eksplicitno propisao da se one primjenjuju i na štetu uzrokovanu »drugim objektima u luci

[82] Više o tome vidi na https://riportal.net.hr/crna-kronika/strava-zena-ostala-bez-noge-skocila-u-more-pa-ju-zahvatio-propeler-brodice/461059/ (pristup 24. srpnja 2024.).

ili na moru«, a navedene naprave sposobne za plovidbu koje nisu plovni objekti smatraju se drugim objektima u moru. Propisano je da se ovaj sustav odgovornosti za štetu primjenjuje na »stvari izvan broda« pa dvojba može nastati u odnosu na pitanje primjenjuju li se na pomoćna plovila, tzv. *by boatove*, odnosno tendere. Prethodno je detaljno opisano[83] da su pomoćna plovila, iako su faktično stvari izvan broda, njegov pripadak, odnosno dio su glavne stvari koje trajno služe njezinoj uporabi, čak i kad su privremeno odvojene od njega. Slijedom toga, mjerodavno materijalno pravo za odnos odgovornosti za štetu koju plovni objekt uzrokuje pomoćnom objektu su odredbe PZ-a o sudaru.

3.1.8. Ostali pomorski objekti

Odredbe PZ-a o izvanugovornoj odgovornosti primjenjuju se samo na plovne objekte, dakle, ostali pomorski objekti ostaju izvan polja primjene ovih odredbi. To znači, ako plivača ili drugu osobu u moru ozlijedi ili usmrti neki plutajući objekt ili nepomični odobalni objekt, primjenjuje se sustav odgovornosti za štetu predviđen ZOO-om.

3.2. Sustav odgovornosti za štetu propisan PZ-om u dijelu osmom, glavi VI. »Vađenje i uklanjanje podrtina i potonulih stvari« (čl. 840.c st. 2.)

3.2.1. Općenito o konceptu vađenja i uklanjanja podrtina i potonulih stvari

Instituti vađenja podrtina i potonulih stvari i uklanjanja podrtina i potonulih stvari imaju svoje jasne *differentie specifice*, a to znači da se međusobno isključuju odredbe PZ-a o vađenju i njegove odredbe o obveznom uklanjanju podrtina i potonulih stvari.

PZ-om je propisano da je svaka osoba koja stekne izravno saznanje o postojanju podrtine ili potonule stvari na nekom određenom mjestu dužna o tome obavijestiti nadležnu lučku kapetaniju.[84] Kada primi dojavu o podrtini ili potonuloj stvari na nekom području, najvažniji korak u postupanju lučke kapetanije jest procjena predstavlja li podrtina ili potonula stvar opasnost (čl. 840.l i čl. 840.s st. 1. PZ-a). Ako podrtina ili potonula stvar predstavlja opasnost, lučka kapetanija izdaje nalog za obvezno uklanjanje, a to znači da se primjenjuju odredbe o obveznom uklanjanju (čl. 840.j – 840.z PZ-a). *Argumentum a contrario* na opasnu podrtinu ili potonulu stvar ne primjenjuju se odredbe o vađenju podrtina i potonulih stvari (840.ć – 840.i PZ-a).

[83] Vidi *infra* t. 3.1.2.2.

[84] Čl. 840.č st. 3. PZ-a.

Institut uklanjanja podrtina i potonulih stvari naziva se i obvezno ili interventno uklanjanje podrtina nastalih nakon pomorske nesreće te opasnih potonulih stvari koje su u moru i na kopnenom dijelu pomorskog dobra. Uklanjanje podrtina ili potonulih stvari uvijek se obavlja po naredbi i pod nadzorom obalne države ili ih neposredno poduzima nadležno tijelo. Svrha uklanjanja uvijek je zaštita javnog interesa, prvenstveno očuvanje sigurnosti plovidbe, zaštita morskog okoliša, ali i trećih osoba poput kupača i drugih osoba u moru kojima može nastati šteta od opasne podrtina ili potonule stvari.[85]

Za razliku od toga, vađenje podrtina i potonulih stvari primjenjuje se na podrtine i potonule stvari koje nisu opasne te je zbog toga fakultativno, odnosno poduzima se u privatnom interesu i na zahtjev ovlaštene osobe ili poštenog nalaznika, a ne po nalogu lučke kapetanije i službene dužnosti. Odredbe čl. 840.d PZ-a kojima se predviđaju rokovi, nakon čijeg se proteka presumira da podrtina nije izvađena, služe isključivo za potrebe upravnog postupka vađenja na zahtjev poštenog nalaznika. Institut vađenja podrtina i potonulih stvari koncipiran je tako da se vlasniku prepušta da dobrovoljno izvadi podrtinu u predviđenom zakonskom roku, a ako to ne učini onda se presumira da nije zainteresiran za vađenje pa se ono može odobriti trećoj osobi pod uvjetom da se ispune zakonom propisane pretpostavke. U sklopu upravnog postupka trećoj osobi, poštenom nalazniku može se na njegov zahtjev odobriti vađenje podrtine ili potonule stvari radi ostvarivanja prava na nalazninu ili stjecanja prava vlasništva na izvađenoj podrtini ili potonuloj stvari.

Koncept instituta vađenja i uklanjanja podrtina i potonulih stvari počiva na osnovnom pravilu da je obveza svakog vlasnika podrtine ili potonule stvari izvaditi ili ukloniti podrtinu ili potonulu stvar (čl. 840.c st. 1. PZ-a), a to znači da je neizvađena ili neuklonjena podrtina ili potonula stvar uvijek rizik njezina vlasnika i on je odgovoran za štetu koju ona uzrokuje trećim osobama.[86] Na odnos

[85] Opširnije Skorupan Wolff, V., Vađenje i uklanjanje podrtina i potonulih stvari prema Prijedlogu zakona o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika iz 2018., *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law,* god. 58 (2019.), br. 173, str. 209-254.

[86] Treba istaknuti da je do stupanja na snagu ZIDPZ-a iz 2019. odgovorna osoba za izvanugovornu štetu nastalu trećim osobama bila isključivo vlasnik podrtine, odnosno potonule stvari. Radi bolje zaštite potencijalnih oštećenika proširen je krug solidarno odgovornih osoba za izvanugovornu štetu koja nastane u vezi s neuklonjenom ili neizvađenom podrtinom ili potonulom stvari trećim osobama. U čl. 840.c PZ-a pojam »vlasnik« zamijenjen je pojmom »ovlaštene osobe«. Ovlaštena osoba u odnosu na podrtinu, odnosno potonulu stvar, može biti, osim vlasnika, i fizička ili pravna osoba koja ima kakvo drugo pravo osim vlasničkog prava na temelju kojeg je ovlaštena raspolagati tom podrtinom, odnosno potonulom stvari, kao što je poslovođa ili zakupoprimatelj kao osoba koja je od vlasnika preuzela odgovornost za upravljanje plovnim, odnosno plutajućim objektom, i koja je

odgovornosti za štetu koju trećim osobama (u tu skupinu oštećenih ulaze kupači i druge osobe u moru) uzrokuje podrtina ili potonula stvar primjenjuje se sustav pravila o odgovornosti za štetu predviđen u glavi PZ-a o vađenju i uklanjanju podrtina i potonulih stvari (čl. 840.c st. 2. PZ-a). Sustav pravila o odgovornosti za štetu trećim osobama predstavlja uspješan pravni regulativ čiji je eksplicitni smisao nesumnjivo u interesu bolje zaštite trećih osoba, a implicitni smisao ovih zakonskih odredbi jest da se podrtine ili potonule stvari što prije uklone ili izvade, a time i otkloni rizik uzrokovanja štete trećim osobama.

Odredbe ove glave PZ-a primjenjuju se na podrtine plovnih i plutajućih objekata i potonule stvari u smislu kako su oni definirani u čl. 840.a PZ-a.[87] Osim u odnosu na objekte na koje se primjenjuje, a to su podrtine i potonule stvari, polje primjene glave PZ-a o vađenju i uklanjanju podrtina i potonulih stvari determinirano je i položajem podrtine, odnosno potonule stvari. Odredbom 840.b PZ-a propisano je da se odredbe PZ-a o vađenju i uklanjanju podrtina i potonulih stvari primjenjuju na podrtine i potonule stvari koje se nalaze u teritorijalnom moru i unutarnjim morskim vodama te kopnenom dijelu pomorskog dobra Republike Hrvatske, a odredbe o uklanjanju podrtina i potonulih stvari primjenjuju se i na podrtine i potonule stvari koje se nalaze na području zaštićenog ekološko-ribolovnog i epikontinentalnog pojasa Republike Hrvatske.

Vlasnik najčešće ne može ukloniti ili izvaditi podrtinu ili potonulu stvar neposredno nakon pomorske nesreće. Faktično i pravno to je moguće tek nakon što se prikupe podaci o podrtini, procijeni njezina opasnost, osiguraju odgovarajući tehnički i personalni resursi i u sklopu upravnog postupka pribavi dozvola lučke kapetanije za vađenje ili lučka kapetanija po službenoj dužnosti izda nalog za obvezno uklanjanje. Međutim, ta činjenica ne utječe na primjenu sustava odgovornosti za štetu trećim osobama koju je uzrokovala podrtina. Odredbe PZ-a kojima je uređena odgovornost za štetu koju trećim osobama uzrokuje neuklonjena ili neizvađena podrtina ili potonula stvar primjenjuju se od trenutka kada je plovni ili plutajući objekt postao podrtina ili kada neki objekt dobije atribute potonule stvari.

U nastavku ovog poglavlja analiziramo pravne pojmove »podrtina« i »potonula stvar« te pretpostavke za primjenu pojedinih sustava odgovornosti za štetu nastalu kupačima i drugim osobama u moru tijekom akcija vađenja ili uklanjanja podrtina, odnosno potonulih stvari.

preuzimanjem te odgovornosti preuzela sve obveze i odgovornosti kompanije kako je definirana u čl. 5. t. 33. PZ-a. Omaškom se u zakonskom tekstu pogrešno upućuje na t. 33. čl. 5. PZ-a pa je tu grešku potrebno otkloniti upućivanjem na t. 16. čl. 5. PZ-a.

[87] O pojmovima »podrtina« i »potonula stvar« vidi *infra* t. 3.2.2.

3.2.2. Podrtina i potonula stvar – pojam, obilježja i polje primjene

3.2.2.1. Podrtina

Po tipu, odnosno vrsti objekta, podrtina je plovni[88] ili plutajući objekt[89] ili njegov dio, kao i svaki predmet koji se nalazi ili se nalazio na tom objektu i predmet nestao u moru s plovnog ili plutajućeg objekta. Za pravni pojam »podrtine« u smislu PZ-a *conditio sine qua non* jest da je neki od navedenih objekata postao podrtina nakon pomorske nesreće.[90] To znači da kumulativno uz određeni tip objekta (plovni ili plutajući) treba biti ispunjen i uvjet da je podrtina nastala nakon pomorske nesreće.

U smislu odredbe čl. 840.a st. 1. – 3. PZ-a za potrebe primjene odredbi PZ-a o vađenju i uklanjanju podrtina i potonulih stvari, pomorska nesreća jest sudar plovnih ili plutajućih objekata, nasukanje ili druga plovidbena nezgoda ili drugi događaj na plovnom, odnosno plutajućem objektu ili izvan njega koji uzrokuje materijalnu štetu ili predstavlja neposrednu opasnost od nastanka materijalne štete na plovnom, odnosno plutajućem objektu ili njegovu teretu. Navedena je definicije u PZ implementirana iz WRC-a.[91]

PZ u definiciji »podrtine« pobliže određuje i njezin položaj pa podrtina može biti potonula, nasukana, ostavljena da pluta, nalaziti se na kopnenom dijelu pomorskog dobra ili može biti objekt koji će uskoro potonuti ili nasukati se ako nisu u tijeku učinkovite mjere pomoći.[92]

---

[88] Pojam plovnog objekta u smislu PZ-a vidi *supra* u bilj. 12.

[89] Plutajući objekt je pomorski objekt stalno privezan ili usidren na moru koji nije namijenjen za plovidbu, primjerice, plutajući dok, plutajuće skladište, plutajući restoran, plutajuća elektrana, pontonski most, pontonska marina i sl. (čl. 5. st. 1. t. 29. PZ-a).

[90] Odredbe PZ-a o uklanjanju podrtina izrađene su po uzoru na Međunarodnu konvenciju iz Nairobija o uklanjanju podrtina iz 2007. godine (u nastavku: WRC). Slijedom toga, implementirana je definicija podrtine iz WRC-a koja ju i u WRC-u određuje s dvije bitne komponente. Prva komponenta određuje da je podrtina nastala nakon pomorske nesreće, a druga da je riječ o plovnom ili plutajućem objektu. Vidi radove Skorupan Wolff, V.; Petrinović, R., Međunarodna konvencija o uklanjanju podrtina, *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, god. 47 (2008.), br. 162, str. 109-134; Skorupan Wolff, V.; Padovan, A. V., Kritika važećeg i prijedlog novog pravnog uređenja vađenja i uklanjanja podrtina i potonulih stvari, *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, god. 51 (2012.), br. 166, str. 41 i 42; Skorupan Wolff, V.; Padovan, A. V., Vađenje podrtina i potonulih stvari u svjetlu novele Pomorskog zakonika iz 2013. godine, *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, god. 56 (2017.), br. 171, str. 91-143.

[91] Međunarodna konvencija iz Nairobija o uklanjanju podrtina iz 2007. godine, *Narodne novine – Međunarodni ugovori*, br. 3/2017.

[92] Opširnije o učincima proširivanja polja primjene odredbi PZ-a o vađenju i uklanjanju podrtina i potonulih stvari i na podrtine i potonule stvari koje se nalaze na kopnenom dijelu pomorskog dobra vidi *infra* t. 3.1.2.3.

Iz definicije »podrtine« nastale nakon pomorske nesreće izuzete su plutajuće platforme samo ako su tijekom pomorske nesreće bile postavljene za istraživanje i gospodarsku eksploataciju ili proizvodnju mineralnih resursa s morskog dna.[93] Za razliku od toga, u smislu WRC-a i PZ-a obuhvaćena je pojmom »podrtine« plutajuća platforma koja se u trenutku pomorske nesreće nalazila u teglju, odnosno koja nije bila stalno privezana i usidrena na moru radi istraživanja bušenja i iskorištavanja podmorja.[94]

Prema nomenklaturi iz PZ-a, plovni i plutajući objekti dok su u gradnji nisu uključeni u definicije plovnog objekta i plutajućeg objekta. Stoga se ni ekstenzivnim tumačenjem pojma »podrtine« iz PZ-a iz 2013. nije moglo smatrati da plovni i plutajući objekti u gradnji ulaze u pojam »podrtine«. To pitanje prelazi okvire isključivo teorijske kontemplacije jer je praktično moguće da dođe do pomorske nesreće u kojoj sudjeluje, primjerice, brod u gradnji koji je na pokusnoj vožnji ili koji je porinut u more ili plovni ili plutajući objekt u gradnji dok je u teglju.[95] Radi otklanjanja dvojbe oko tumačenja ulaze li gradnje plovnih ili plutajućih objekata u opseg pojma »podrtine«, a time i u polje primjene odredbi o vađenju i uklanjanju podrtina, te u interesu pravne sigurnosti, zakonodavac je u ZIDPZ iz 2019. dopunio definiciju pojma »podrtine« tako da je u opseg pojma uključio i plovne i plutajuće objekte dok su u gradnji.[96] Po prirodi stvari, nužan uvjet jest da je plovni ili plutajući objekt u gradnji porinut u more jer podrtina nastaje kao posljedica pomorske nesreće.

U slučaju spora za naknadu štete zbog smrti ili tjelesne ozljede kupača ili druge osobe u moru može se pojaviti pravno pitanje je li plovni objekt koji je sudjelovao u pomorskoj nesreći postao podrtina. Ključno jest da neće svaki plovni ili plutajući objekt koji je sudjelovao u pomorskoj nesreći postati podrtina. Pitanje je li plovni objekt postao podrtina bit će aktualno u onim situacijama u kojima, primjerice, nakon sudara plovnih objekata, ali hipotetski to može biti i bilo koja druga pomorska nesreća, kao što je udar plovnog objekta,[97] eksplozija ili

[93] Čl. 840.a st. 1. t. 1.e PZ-a.

[94] Skorupan Wolff, V., Vađenje i uklanjanje podrtina i potonulih stvari…, *op. cit*., str. 209-254.

[95] *Ibid*., str. 214.

[96] Čl. 840.a st. 1. t. 1.f PZ-a.

[97] O udaru plovnog objekta radi se ako on nanese štetu operativnim obalama, lukobranima, lučkim uređajima i postrojenjima, plutajućim objektima (balisažnim oznakama, plutačama za vez, podvodnim kabelima, cjevovodima i sl.) te drugim objektima u luci ili na moru (arg. iz čl. 811. st. 1. PZ-a). Bolanča i Amižić Jelovčić objašnjavaju da se radi o oštećenju stvari tako da brod fizički dodiruje neku stvar, tj. vanjski objekt koji nema pravno svojstvo broda (neki fiksni pomorski ili kopneni objekt), vidi Bolanča, D.; Amižić Jelovčić, P., *Pomorsko pravo*, *op. cit*., str. 457. Smatramo da ovdje treba ubrojiti i štete nanesene prirodnoj plaži ili kupalištu.

požar na plovnom objektu i sl., dođe do novog štetnog događaja u kojem plovni objekt ili objekti koji su sudjelovali u pomorskoj nesreći prouzroče ozljedu ili smrti kupača ili druge osobe u moru. O tom se pravnom pitanju odlučuje na temelju utvrđenog činjeničnog stanja i temeljite i brižljive ocjene dokaza, a odlučan je činjenični slijed uzročno-posljedičnih događaja. Primjerice, navodimo hipotetsku situaciju kojom se postojanje ovog pitanja može plastičnije prikazati. Zbog sudara plovnih objekata, eksplozije, snažnog vjetra ili valova i sl., odlomi se dio plovnog objekta te nošen vjetrom i valovima ozlijedi kupača ili drugu osobu u moru. Osim odluke o pravnom pitanju je li taj plovni objekt nakon pomorske nesreće postao podrtina, važno je i precizno razlučivanje u kojem je trenutku plovni objekt postao podrtina, a sve to radi razgraničenja polja primjene dvaju sustava odgovornosti za štetu, a to su:

1. Sustav pravila o odgovornosti za štetu predviđen PZ-om u dijelu osmom »Pomorske nesreće«, glavi VI. »Vađenje i uklanjanje podrtina i potonulih stvari« (odredbe o odgovornosti za štetu koju neuklonjena ili neizvađena podrtina prouzroči trećim osobama – čl. 840.c *et seq.*) i

2. PZ, dio osmi »Pomorske nesreće«, glava IV. »Izvanugovorna odgovornost vlasnika broda i brodara«, odjeljak 1. »Zajedničke odredbe« i odjeljak 2. »Odgovornost za smrt i tjelesne ozljede« (čl. 808. – 810.).

Plovni objekt koji je sudjelovao u pomorskoj nesreći dobit će atribute podrtine ako je potonuo, nasukan ili će uskoro potonuti ili nasukati se ili se to opravdano može očekivati ako još nisu poduzete učinkovite mjere radi pomoći tom objektu. To znači, ako su djelotvorne (učinkovite) akcije spašavanja u tijeku, plovni objekt neće se smatrati podrtinom u smislu WRC-a i odredbi PZ-a koje uređuju institut uklanjanja podrtina. Isto činjenično stanje može biti u podlozi instituta uklanjanja podrtina i spašavanja pa to dovodi do toga da u pojedinim situacijama nije jednostavno odvojiti spašavanje od uklanjanja podrtine.[98] Primjerice, ako zbog pomorske nesreće nastupi kvar ili uništenje glavnih strojeva, veće oštećenje nadgrađa, ozbiljno oštećenja strukture (kao što je probijanje podvodnog dijela trupa) i sl., to može učiniti plovni objekt nesposobnim za nastavak plovidbe. Također, ako posada izgubi kontrolu nad plovnim objektom, more ga

O pravnom pojmu udara vidi *Pomorska enciklopedija*, 6. svezak, Jugoslavenski leksikografski zavod »Miroslav Krleža«, Zagreb, 1983., str. 653; Grabovac, I., Odgovornost brodara za štetne posljedice udara i osiguranje, *Osiguranje i privreda časopis za teoriju i praksu osiguranje*, br. 1-2 (siječanj – veljača), 1970., str. 26-32.

[98] Opširnije o odjelitosti instituta uklanjanja podrtina te instituta spašavanja vidi Padovan, A. V.; Skorupan Wolff, V., Pomorskopravni institut uklanjanja podrtina – koncepcijska razmatranja i kritika pravnog uređenja u hrvatskom pomorskom pravu, *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, god. 50 (2011.), br. 165, str. 150.

nosi i prijeti opasnost da će potonuti ili nasukati se, tada su takvom plovnom objektu potrebne učinkovite mjere pomoći.

Operacije mogu započeti kao spašavanje, a zatim se transformirati u uklanjanje podrtine ili već na početku može biti jasno ili postati jasno da nije isplativo poduzimati spašavanje ili nije moguće uspješno spašavanje te da se radi o postupanju s podrtinom. Granica javnog interesa da se intervenira u mjere koje se poduzimaju radi pomoći plovnom objektu koji je pretrpio pomorsku nesreću jest tamo gdje se učinkovite mjere pomoći ne poduzimaju ili ne daju rezultat ili su ugroženi javni interesi zaštite sigurnosti plovidbe, morskog okoliša i povezanih interesa.[99]

Dakle, kvar ili oštećenje plovnog objekta nastalo kao posljedica pomorske nesreće, a koje uvjetuje potrebu poduzimanja učinkovitih mjera pomoći tom plovnom objektu, primjerice, tegljenje ili pomoć s obale, pretpostavka su za kvalifikaciju plovnog objekta kao podrtine samo ako nisu poduzete učinkovite mjere pomoći ili ako ne daju odgovarajući rezultat ili ako nije moguće spašavanje.[100]

Argumentum a contrario plovni objekt neće se smatrati podrtinom ako nakon pomorske nesreće, kao što su, primjerice, sudar, udar, požar, eksplozija, oštećenje od nevremena i sl., plovni objekt ne pretrpi znatna materijalna oštećenja koja ga čine nesposobnim za plovidbu ili ne prijeti opasnost od nastanaka takvih oštećenja, plovni objekt nije ostao bez pogona ili posada nije izgubila nadzor nad plovnim objektom te, općenito, plovnom objektu ne prijeti opasnost da će uskoro potonuti ili nasukati se i nisu potrebne mjere radi pomoći tom objektu ili su takve mjere potrebne i one se učinkovito poduzimaju.

Prethodno je navedeno da pravni pojam »podrtina« uključuje i podrtine plutajućih objekata, a to znači da se specijalne odredbe PZ-a kojima se uređuje vađenje i uklanjanje podrtina i potonulih stvari te pravila o odgovornosti za štetu trećim osobama primjenjuju i na štetu zbog smrti ili tjelesne ozljede koju kupačima uzrokuju podrtine plutajućih objekata.

3.2.2.2. Potonula stvar

Prema tipu, odnosno vrsti objekta, potonula stvar jest bilo koja stvar, osim podrtine.[101] Zakonodavac je vodio računa o tome da se pravni pojam potonule

[99] Detaljno o odnosu uklanjanja podrtine i spašavanja vidi Padovan, A. V., *Uloga pomorskog osiguranja u zaštiti morskog okoliša od onečišćenja s brodova*, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 2012., str. 293-299.

[100] WRC-om i PZ-om propisano je da u onom opsegu u kojem se mjere iz glave PZ-a o uklanjanju podrtina smatraju spašavanjem, na odnos između spašavatelja i vlasnika podrtine primjenjuju se odredbe o spašavanju (čl. 840.b PZ-a).

[101] Čl. 840.a st. 1. t. 2. PZ-a.

stvari u smislu odredbi PZ-a o vađenju i uklanjanju podrtina i potonulih stvari adekvatno suzi kako se ne bi preklapao s pojmom »podrtine«.[102] Primjerice, u smislu PZ-a, potonule stvari mogu biti zrakoplovi, vozila, njihovi tereti i njihovi dijelovi, građevine, lučke građevine, lučke naprave i oprema, mostovi i njihovi dijelovi te bilo koje druge stvari koje su s obale ili iz zraka dospjele u more. Važno je istaknuti da je pojam »potonula stvar« koji se rabi u hrvatskom jeziku uži od pravnog pojma »potonula stvar« iz PZ-a. Pravni pojam potonule stvari u smislu odredbi PZ-a o vađenju i uklanjanju uključuje, osim stvari koje su potonule u moru, stvari koje su nasukane, koje plutaju i koje je more izbacilo na obalu.[103] Za razliku od podrtine za koju je *conditio sine qua non* da nastaje nakon pomorske nesreće, za pojam potonule stvari to nije nužna pretpostavka.

Radi cjelovite znanstvene analize potrebno je analizirati i pitanje koje se materijalno pravo primjenjuje na štetu zbog smrti ili tjelesne ozljede kupača uzrokovanu onim objektima koji se nalaze u moru radi obavljanja određene funkcije, a nisu plovni objekti ni podrtine. Faktično, to su: a) nepomični odobalni objekti, b) drugi objekti u moru koji ne ulaze u pojam nepomičnih odobalnih objekata jer su izrijekom isključeni iz njihove definicije, c) plutajuće platforme koje su tijekom nesreće bile postavljene za istraživanje ili eksploataciju podmorja i d) naprave sposobne za plovidbu koje su zbog bilo kojeg razloga potonule, nasukale se ili njihovi dijelovi ili stvari s tih objekata.

Nepomični odobalni objekti su pomorski objekti u potpunosti ili djelomično ukopani u morsko dno ili položeni na morsko dno, primjerice, platforme koje obavljaju istraživanje ili eksploataciju podmorja i pomorski cjevovodi. Iz pojma nepomičnih odobalnih objekata decidirano su isključeni podmorski kabeli i objekti prometne infrastrukture (primjerice, podmorski tuneli, most oslonjen na morsko dno i sl.) pa se oni mogu smatrati objektima *sui generis* u moru.

Nepomični odobalni objekti i ostali prethodno spomenuti objekti koji su izuzeti iz definicije nepomičnih odobalnih objekata, i mogu se smatrati *sui generis* objektima u moru, jesu potonule stvari pod uvjetom ispunjenja određenih pretpostavki. O kojim je pretpostavkama riječ i u kojem trenutku svi navedeni objekti dobivaju atribute potonule stvari? Kada je riječ o podrtini, ključan je trenutak

---

[102] Skorupan Wolff, V.; Padovan, A. V., Kritika važećeg i prijedlog novog pravnog uređenja…, *op. cit*., str. 43.

[103] ZIDPZ-om iz 2019. proširena je primjena odredbi PZ-a o vađenju i uklanjanju podrtina i potonulih stvari i na one podrtine i potonule stvari koje se nalaze na kopnenom dijelu pomorskog dobra, a definicija potonule stvari dopunjena je tako da je u opseg pojma potonule stvari uvrštena i potonula stvar koju je more izbacilo na obalu. Opširnije *infra* t. 3.1.2.4.

pomorska nesreća i stanje plovnog ili plutajućeg objekta nakon pomorske nesreće.[104] Također, nerijetko će i navedeni objekti postati potonule stvari upravo kao posljedica pomorske nesreće. Primjerice, dijelovi mosta postaju potonule stvari ako zbog udara broda u most dođe do rušenja mosta ili njegovih dijelova[105] ili dijelovi uništenog cjevovoda postaju potonule stvari ako brod udari u njih[106] i sl. Međutim, za potonule stvari pomorska nesreća nije ključan i nužan događaj koji stvara pretpostavku uz ostale elemente da je objekt postao potonula stvar. Treba smatrati da svi navedeni objekti tijekom obavljanja određene funkcije, radi koje su postavljeni u moru ili na morskom dnu, ne mogu se smatrati potonulim stvarima. Primjerice, nije potonula stvar, ni faktično ni pravno u smislu *ratione materiae* instituta vađenja i uklanjanja potonulih stvari, cjevovod, konstrukcija mosta, objekt za istraživanje ili eksplantaciju podmorja, kabel i sl., dok su u funkciji za koju su namijenjeni. Navedeni objekti postaju potonula stvar tek od trenutka kada su uništeni, oštećeni u mjeri da su izgubili svoju funkciju, ostavljeni bez nadzora ili napušteni jer više ne obavljaju svrhu zbog koje su postavljeni u more ili na morsko dno. To se može dogoditi, primjerice, ako su amortizirani ili ih je vlasnik zapustio i neodržava ih, nemoguće ih je popraviti, prestali su biti stvar određene vrste, potonuli su, nasukali se, plutaju i sl.

Ako su ispunjene navedene pretpostavke, nepomični odobalni objekti, kao i objekti koji su izuzeti iz definicije nepomičnih odobalnih objekata te predstavljaju *sui generis* objekte u moru, dobivaju obilježja pravnog pojma potonule stvari. Stoga je za štetu nastalu trećim osobama od takvog objekta mjerodavan sustav pravila o odgovornosti za štetu sadržan u odredbama PZ-a o vađenju i uklanjanju podrtina i potonulih stvari.

Prethodno je objašnjeno da plutajuće platforme za eksploataciju i istraživanje podmorja, iako su plutajući objekti, isključene su iz definicije »podrtine« ako su tijekom pomorske nesreće bile postavljene za istraživanje ili eksploataciju podmorja. Tumačenjem odredbe PZ-a kojom je potonula stvar definirana kao »bilo koja stvar, osim podrtine« proizlazi da i plutajuće platforme ulaze u definiciju

[104] Opširnije *supra* t. 3.2.2.1.

[105] U ožujku 2024. godine teretni je brod udario u most dugačak više od 2,5 km u luci u Baltimoru u američkoj saveznoj državi Maryland i uzrokovao rušenje mosta, a njegovi dijelovi i ostaci postali su potonule stvari. Vidi Adeel, H., What We Know About the Francis Scott Key Bridge Collapse in Baltimore, *The New York Times*, objavljeno 26. ožujka 2024., https://www.nytimes.com/2024/03/26/us/key-bridge-collapse-baltimore-what-to-know.html (pristup 12. lipnja 2024.).

[106] U trogirskoj je luci brod udario u obalu i uništio ukrute cjevovoda te je došlo do puknuća dijela podmorskog cjevovoda za otoku Čiovo. Više o tome vidi na https://www.morski.hr/radovi-u-trogiru-brod-udario-u-rivu-i-unistio-cjevovod/ (pristup 21. svibnja 2024.).

potonule stvari iz PZ-a ako su tijekom nesreće bile postavljene za istraživanje ili eksploataciju podmorja. Međutim, kao što je prethodno objašnjeno, da bi se radilo o potonuloj stvari esencijalan i ključan uvjet jest da je riječ o objektu koji je uništen ili oštećen do te mjere da je izgubio svoju funkciju ili potonuo ili nasukan ili pluta ili sl.

Ako je kupaču ili drugoj osobi u moru štetu uzrokovala neka naprava sposobna za plovidbu koja nije plovni objekt, u smislu odredbi o izvanugovornoj odgovornosti za štetu kupačima i drugim osobama u moru, primjenjuje se sustav odgovornosti za štetu iz ZOO-a.[107] Međutim, pod pretpostavkom ispunjenja opisanih uvjeta, treba smatrati da su potonule stvari i sve naprave sposobne za plovidbu koje su zbog bilo kojeg razloga potonule, nasukale se ili njihovi dijelovi ili stvari s tih objekata. Naprave sposobne za plovidbu nisu plovni objekti, a nakon pomorske nesreće oni ne postaju ni podrtine jer pravni pojam »podrtina« u smislu PZ-a uključuje samo podrtine plovnih i plutajućih objekata. Na odgovornosti za štetu koja od takvih potonulih stvari može nastati kupačima i drugim osobama u moru primjenjuje se sustav odgovornosti za štetu propisan u dijelu PZ-a o vađenju i uklanjanju podrtina i potonulih stvari.

3.2.2.3. Primjena na podrtine i potonule stvari na kopnenom dijelu pomorskog dobra

U petogodišnjoj primjeni (od 2013. do 2019. godine) odredbi PZ-a o vađenju i uklanjanju podrtina i potonulih stvari uočeno je da su izvan teritorijalnog polja primjene PZ-a bile podrtine i potonule stvari koje se nalaze na kopnenom dijelu pomorskog dobra. Iako se po prirodi stvari percipira da je podrtina u moru, bilo da je potonula, da pluta ili je nasukana, u praksi je moguće da podrtina nakon pomorske nesreće završi na morskoj obali ili kopnenom dijelu pomorskog dobra. Isti je slučaj s potonulom stvari koju more može izbaciti na morsku obalu. U praksi postoje brojni primjeri odbačenih, izgubljenih i napuštenih stvari koje je more izbacilo na obalu i leže na pomorskom dobru, a koje nisu dijelovi i ne potječu s plovnog ili plutajućeg objekta, dakle nisu podrtine. Stoga je bilo razumno da zakonodavac proširi polje primjene ove glave PZ-a i na podrtine i potonule stvari koje se nalaze na kopnenom dijelu pomorskog dobra te proširi pojam potonule stvari i na stvari koje je more izbacilo na obalu, a to je učinjeno ZIDPZ-om iz 2019.[108]

Iako je neposredan cilj noveliranih odredbi PZ-a iz ZIDPZ-a iz 2019. bio omogućiti da se postupci uklanjanja opasnih podrtina i potonulih stvari te postupci

[107] Opširnije *infra* t. 3.3.

[108] Novelirane odredbe ZIDPZ-a iz 2019. stupile su na snagu 28. veljače 2019. godine.

dobrovoljnog vađenja podrtina i potonulih stvari primjenjuju i na podrtine i potonule stvari koje se nalaze na kopnenom dijelu pomorskog dobra, učinak ove novele očituje se i na mjerodavno materijalno pravo za odnos odgovornosti za štetu koju je podrtina ili potonula stvar uzrokovala trećoj osobi na kopnenom dijelu pomorskog dobra. Proširena je primjena odredbe čl. 840.c st. 1. – 6. PZ-a koja govori o odgovornosti za štetu koja trećim osobama nastane u vezi s podrtinom, odnosno potonulom stvari i na štetne događaje nastale na kopnenom dijelu pomorskog dobra, te dopunjen pojam potonule stvari tako da uključuje i bilo koju stvar osim podrtine koju je more izbacilo na obalu (čl. 840.a st. 2. PZ-a). Tako se isti sustav odgovornosti za štetu primjenjuje na sve slučajeve izvanugovorne odgovornosti za štetu koju je uzrokovala podrtina ili potonula stvar trećim osobama, neovisno je li štetni događaj nastao u moru ili na kopnenom dijelu pomorskog dobra. Takvim se rješenjem ostvaruje cilj zakonodavca, a to je postizanje višeg stupnja pravne sigurnosti za potencijalne oštećenike te stimuliranje vlasnika ili ovlaštenih osoba da što prije samoinicijativno uklone podrtine, odnosno potonule stvari, i ne samo iz mora, nego i s kopnenog djela pomorskog dobra.

Na primjeru triju štetnih događaja uzrokovanih (faktično, ali ne i pravno) istim objektom razlučit ćemo relevantne elemente za pravilan odabir materijalnog prava. Pretpostavit ćemo da je u sva tri štetna događaja objekt kojim je počinjena šteta metalna konstrukcija odbojkaškog igrališta koja se nalazila na plaži – kopnenom dijelu pomorskog dobra.

U prvom je slučaju navedeni objekt bio nošen vjetrom ili je na drugi način dospio u more i uzrokovao štetu kupaču ili drugoj osobi u moru. Nedvojbeno jest da je u ovom slučaju metalna konstrukcija odbojkaškog igrališta potonula stvar jer je PZ-om propisano da potonula stvar jest bilo koja stvar, osim podrtine, koja je s kopna ili iz zraka završila u moru.[109] Slijedom toga, u ovom slučaju, za odlučivanje o odgovornosti za štetu mjerodavno materijalno pravo su odredbe PZ-a o odgovornosti za štetu predviđene u glavi VI. o vađenju i uklanjanju podrtina i potonulih stvari (čl. 840.c PZ-a).

Kao primjer drugog štetnog događaja navodimo primjer iz sudske prakse. Sud[110] je odlučivao o odgovornosti za štetu koju je pretrpjela osoba koja je ležala na plaži (gradskom kupalištu), a ozlijeđena je u štetnom događaju u kojem je na nju pala željezna konstrukcija koja se nalazila na odbojkaškom igralištu u blizini ležaljke na kojoj je ležala oštećena osoba. Sud je primijenio sustav odgovornosti za štetu predviđen ZOO-om jer se u ovom slučaju ne radi o kupaču ni drugoj osobi u moru, a objekt kojim je počinjena šteta u ovom slučaju nije potonula stvar.

[109] Opširnije o tumačenju pravnog pojma potonule stvari vidi *supra* t. 3.2.2.2.

[110] Županijski sud u Varaždinu, stalna služba u Koprivnici, Gž 292/2021-2 od 14. lipnja 2021.

Prema trećem hipotetskom slučaju, spomenuti objekt, primjerice, nošen vjetrom završio je u moru i dobio atribute potonule stvari, a nakon toga ga je more izbacilo na obalu gdje je došlo do štetnog događaja na način opisan u prikazanom sudskom sporu, odnosno ozljede osobe koja se sunčala na plaži. U ovom bi se slučaju primjenjivao sustav odgovornosti za štetu predviđen odredbama PZ-a o vađenju i uklanjanju podrtina i potonulih stvari. Ključno za ovaj slučaj jest da je štetu uzrokovala potonula stvar jer se radi o stvari različitoj od podrtine koja se nalazila u moru, a more ju je izbacilo na obalu. Na odnos odgovornosti za štetu mjerodavno pravo bile bi odredbe glave VI. PZ-a o vađenju i uklanjanju podrtina i potonulih stvari jer se one u skladu s čl. 840.b st. 2. PZ-a primjenjuju i na podrtine i potonule stvari koje se nalaze na kopnenom dijelu pomorskog dobra. U izloženom hipotetskom primjeru oštećena osoba, a to je osoba koja je ležala na plaži, u smislu odredbe čl. 840.c st. 2. PZ-a jest treća osoba kojoj je nastala šteta u vezi s potonulom stvari.

Opisana novela PZ-a relevantna je i za izbor materijalnog prava koje se primjenjuje na odgovornost za štetu zbog smrti ili tjelesne ozljede kupača i drugih osoba u moru. U praksi je vrlo rijetko, ali teoretski moguće da kupaču ili drugoj osobi u moru nastane šteta od podrtine koja se nalazi na kopnenom dijelu pomorskog dobra. Primjerice, zbog snažnog udara vjetra odvoji se dio podrtine koja se nalazi na kopnenom dijelu pomorskog dobra i dospije u more te ozlijedi kupača ili drugu osobu u moru. Opisana novela PZ-a doprinosi tome da se isti sustav pravila o odgovornosti za štetu primjenjuje na sve slučajeve uzrokovanja štete trećim osobama od podrtine ili potonule stvari i to kupačima i drugim osobama u moru te osobama na kopnenom dijelu pomorskog dobra.

3.2.3. Odgovornosti za štetu nastalu tijekom akcija vađenja ili uklanjanja podrtina ili potonulih stvari

Radi cjelovite analize svih mogućih scenarija uzrokovanja štete kupačima i drugim osobama u moru, u ovom dijelu analiziramo koji se sustavi odgovornosti za štetu primjenjuju u slučaju uzrokovanja smrti ili tjelesne ozljede kupača i drugih osoba u moru nastalih tijekom i u vezi s poduzimanjem akcija vađenja ili uklanjanja podrtina ili potonulih stvari. U ovom scenariju prouzročenja štete, štetna je radnja vađenje ili uklanjanje, odnosno činjenje ili propuštanje tijekom izvršavanja akcija ili u vezi s njima, a podrtina ili potonula stvar samo je objekt uklanjanja ili vađenja.

Uklanjanje podrtina i potonulih stvari uvijek se obavlja na temelju rješenja nadležne lučke kapetanije kojim se vlasniku naređuje da ukloni podrtinu (čl. 840.n st. 1. PZ-a) ili potonulu stvar (čl. 840.s st. 3. PZ-a). Za razliku od toga,

vađenje podrtina ili potonulih stvari može se odvijati prema dvama scenarijima: 1. na temelju i u skladu s odobrenjem lučke kapetanije (čl. 840.ć st. 2. PZ-a) ili 2. bez odobrenja, odnosno protivno odluci lučke kapetanije.

PZ-om je detaljno propisan postupak vađenja podrtina i potonulih stvari, a uređena su sva pitanja upravnopravne prirode koja se odnose na postupak vađenja podrtina i potonulih stvari. Propisano je tko smije vaditi podrtinu ili potonulu stvar, dužnost pribavljanja odobrenja nadležne lučke kapetanije za vađenje podrtine ili potonule stvari, sadržaj zahtjeva kojim se traži odobrenje za vađenje, sadržaj rješenja kojim lučka kapetanija odlučuje o zahtjevu za vađenje i slična specifična pitanja važna za postupak vađenja podrtina i potonulih stvari.[111] Vađenje podrtina ili potonulih stvari obavlja se na temelju odobrenja nadležne lučke kapetanije ako se obavlja u skladu sa svim nautičko-tehničkim uvjetima određenim u rješenju lučke kapetanije te unutar roka za početak i završetak izvođenja radova koji je određen u rješenju lučke kapetanije.[112] O vađenju bez odobrenja radit će se ako je osoba pristupila vađenju i poduzima ga, a nije zatražila dozvolu za vađenje u skladu s čl. 840.ć st. 2. PZ-a ili ako je pristupila vađenju i poduzima ga, a lučka kapetanija odbila je njezin zahtjev za vađenje. Vađenje podrtine ili potonule stvari protivno odobrenju lučke kapetanije uključuje i one slučajeve vađenja za koje je pribavljeno odobrenje lučke kapetanije, ali osoba koja poduzima vađenje ne postupa u skladu s rješenjem lučke kapetanije u odnosu na nautičko-tehničke uvjete vađenja i rokove određene za vađenje.

PZ ima specijalne odredbe u glavi VI. o vađenju i uklanjanju podrtina i potonulih stvari kojima se uređuje odgovornost za štetu koja je kupačima i drugim osobama u moru nastala u vezi s poduzimanjem akcija vađenja bez odobrenja ili protivno odluci nadležne lučke kapetanije. Za potrebe utvrđivanja odgovornosti za štetu nanesenu kupačima ili drugim osobama iz ovog scenarija, mjerodavno materijalno pravo su odredbe čl. 840.g PZ-a kojima je propisano da osoba koja poduzima vađenje podrtine ili potonule stvari bez odobrenja ili protivno odluci nadležne lučke kapetanije odgovara za štetu prouzročenu vađenjem na temelju pravila o odgovornosti za štetu od opasne djelatnosti. Dakle, PZ upućuje na primjenu odredbi ZOO-a, glave IX. »Izvanugovorni obvezni odnosi«, odjeljka 1. »Prouzročenje štete«, odsjeka 4. »Odgovornost za štetu od opasne stvari ili opasne djelatnosti, Opće odredbe« (1063. – 1067. *et seq*.). PZ dodatno razrađuje ovaj sustav odgovornosti za štetu i propisuje da se za potrebe utvrđivanja odgovornosti za štetu osobe koja vađenje podrtine ili potonule stvari poduzima bez odobrenja ili protivno odluci nadležne lučke kapetanije smatra kako je vađenje

[111] Čl. 840.ć – 840.i PZ-a.

[112] Čl. 840.ć st. 4. PZ-a.

bez odobrenja ili protivno odluci lučke kapetanije opasna djelatnost. Dakle, zakonodavac uvodi zakonsku presumpciju o takvoj djelatnosti kao opasnoj djelatnosti, a to znači da u slučaju spora nije potrebno utvrđivati smatra li se opasnom djelatnošću konkretna akcija vađenja podrtine ili potonule stvari koja je uzrokovala smrt ili tjelesnu ozljedu kupača, nego se presumira da ona to jest.

Nema specijalnih zakonskih odredbi o odgovornosti za štetu uzrokovanu uklanjanjem[113] ili vađenjem podrtina ili potonulih stvari koje se obavljaju na temelju odobrenja nadležne lučke kapetanije. U tom slučaju treba razlikovati dva scenarija uzrokovanja štete kupačima i drugim osobama u moru.

Prvi je scenarij ako se akcije vađenja, odnosno uklanjanja poduzimaju plovnim objektom, primjerice, plovećom dizalicom ili brodom dizalicom. Ploveća dizalica je vrsta tehničkog plovnog objekta s trupom pontonskog tipa i teretnim uređajem posebno namijenjen za dizanje teških tereta, a ako mu je paluba posebno pojačana može služiti i za prijenos teških tereta. Brod dizalica je brod posebno građen i opremljen teretnim uređajem za dizanje i prijenos teških tereta.[114] U tom je slučaju izvođač radova brodar pa se primjenjuje sustav izvanugovorne odgovornosti za štetu vlasnika broda i brodara, odnosno odredbe o odgovornosti za smrt ili tjelesne ozljede kupača i drugih osoba u moru (čl. 808. – 810. PZ-a). Navedeni se sustav pravila o odgovornosti za štetu primjenjuje na sve plovne objekte, bez obzira na njihovu veličinu i namjenu.

Drugi mogući scenarij uklanjanja ili vađenja podrtina i potonulih stvari jest da se akcije poduzimaju s kopna, primjerice, uz uporabu dizalice koja je fiksirana na kopnu ili akcije uklanjanja ili vađenja poduzimaju ronioci jer se radi o vađenju ili uklanjanju pojedinih predmeta ili dijelova plovnog objekta koji je postao podrtina. U tom se slučaju primjenjuju odredbe ZOO-a, glava IX. »Izvanugovorni obvezni odnosi«, odjeljak 1. »Prouzročenje štete«, odsjek 1. »Opća načela« i odsjek 2. »Odgovornost po osnovi krivnje« (čl. 1045. – 1054. *et seq.*). Ako akcije vađenja ili uklanjanja imaju obilježja opasne djelatnosti ili opasne stvari u smislu ZOO-a,[115] pravilna primjena materijalnog prava uključuje primjenu odredbi

---

[113] Prethodno je objašnjeno da se uklanjanje podrtina ili potonulih stvarati uvijek obavlja na temelju rješenja kojim lučka kapetanija naređuje vlasniku da ukloni podrtinu (čl. 840.n st. 1. PZ-a), odnosno potonulu stvar (čl. 840.s st. 3. PZ-a).

[114] Vidi definicije tipova pomorskih objekata pod 2.2.22.2 »Ploveća dizalica« i 2.2.23 »Brod dizalica«, Pravila za statutarnu certifikaciju pomorskih brodova, Opći propisi, *Narodne novine*, br. 15/2019.

[115] O obilježjima opasne djelatnosti i opasne stvari vidi Skorupan Wolff, V.; Padovan, A. V., Je li plovilo na vezu opasna stvar, a djelatnost marine opasna djelatnost?, *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law,* god. 61 (2022.), br. 176, str. 217-288.

ZOO-a o odgovornosti za štetu od opasne stvari, odsjek 4. »Odgovornost za štetu od opasne stvari ili opasne djelatnosti, Opće odredbe« (čl. 1063. – 1067. *et seq*.).

3.3. Sustav pravila o odgovornosti za štetu propisan ZOO-om

Pravila građanskog prava, odnosno odredbe ZOO-a o odgovornosti za štetu primjenjuju se na sve slučajeve odgovornosti za štetu zbog smrti ili tjelesne ozljede kupača i drugih osoba u moru za koje ne postoje specijalne odredbe PZ-a kao propisa koji uređuje izvanugovorne odnose odgovornosti za štetu koju uzrokuju plovni objekti te odnose odgovornosti za štetu koju trećim osobama uzrokuju podrtine i potonule stvari.

Sustavi pravila o odgovornosti za štetu koji mogu doći do primjene na odnos odgovornosti za štetu zbog smrti ili tjelesne ozljede kupača i drugih osoba u moru su:

1. Pravila o odgovornosti za štetu na temelju pretpostavljene krivnje propisana u ZOO-u, glavi IX. »Izvanugovorni obvezni odnosi«, odjeljku 1. »Prouzročenje štete«, odsjeku 1. »Opća načela« i odsjeku 2. »Odgovornost po osnovi krivnje« (čl. 1045. – 1054. *et seq*.) ili

2. Pravila o odgovornosti za štetu od opasne stvari ili opasne djelatnosti propisana u ZOO-u, glavi IX. »Izvanugovorni obvezni odnosi«, odjeljku 1. »Prouzročenje štete«, odsjeku 4. »Odgovornost za štetu od opasne stvari ili opasne djelatnosti, Opće odredbe« (1063. – 1067. *et seq*.).

Navedeni sustavi pravila o odgovornosti za štetu predviđeni ZOO-om primjenjivat će se ako je smrt ili tjelesnu ozljedu kupača uzrokovala neka naprava sposobna za plovidbu koja nije plovni objekti u smislu PZ-a. To su prvenstveno razne naprave namijenjene za sport i razonodu koje su danas vrlo često prisutne na moru i koje zbog brzine koju razvijaju mogu sudjelovati u nezgodi na moru. Oni, iako su faktično objekti koji plove, nisu plovni objekti u smislu PZ-a pa zbog toga ne ulaze u polje primjene odredbi PZ-a o izvanugovornoj odgovornosti za štetu zbog smrti ili tjelesne ozljede kupača i drugih osoba u moru. Važno je istaknuti da na njih nisu primjenjive ni odredbe o sudaru jer ih ne obvezuju odredbe pomorskog prava vezane uz izbjegavanje sudara na moru, i to COLREG i Pravilnik o sigurnosti pomorske plovidbe u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske, te načinu i uvjetima obavljanja nadzora i upravljanja pomorskim prometom.[116] Primjeri naprava sposobnih za plovidbu koje nisu plovni objekti u smislu PZ-a su:

[116] Vidi čl. 6. Pravilnika o sigurnosti pomorske plovidbe u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske te načinu i uvjetima obavljanja nadzora i upravljanja pomorskim prometom, *Narodne novine*, br. 79/2013, 140/2014, 57/2015.

a) daske za jedrenje, daske za veslanje, daske s padobranom – *kiteboarding* i sl.;

b) plovila pogonjena ljudskom snagom, primjerice, kanui, kajaci, gondole, pedaline, morski bicikli i sl.;

c) plovila koja po nomenklaturi PZ-a nisu brodice jer imaju duljinu trupa 2,5 m i manje, ukupnu snagu porivnih uređaja 5 kW ili manje i koje ne pripadaju drugom plovnom objektu, dakle, nisu pomoćna plovila, tzv. tenderi;

d) podvodna vozila *seabobovi* nazivaju se podvodni skuteri, a zajedničko im je da imaju podvodnu električnu propulziju brzine do 25 km/h i maksimalan zaron do 40 m.

Vrlo je specifičan položaj skijaša na moru kao štetnika koji usmrti ili tjelesno ozlijedi kupača ili drugu osobu u moru. Skijaš se kreće po površini mora isključivo uz pomoć snage porivnog uređaja plovnog objekta koji ga vuče po morskoj površini te je fizički povezan s njim. U trenutku prekidanja fizičke veze između skijaša i plovnog objekta koji ga vuče prestaje djelovati vučna sila i skijaš završava u moru te više ne skija, dakle, ne kreće se po morskoj površini. Skijaš na moru ima izrazito ograničene manevarske sposobnosti. Osim što ga pokreće isključivo pogon plovnog objekta koji ga vuče, njegov pravac kretanja, udaljenost od obale, brzina kretanja i sl., u potpunosti ovise o odlukama osobe koja upravlja plovnim objektom. Unatoč tomu, ne može se reći da ne postoji mogućnost da skijaš na moru svojim radnjama ili propustima utječe na izbjegavanje sudara ili zapreka. Primjerice, ako pravodobno uoči kupača ili drugu osobu u moru, skijaš svojim manevrom skretanja (koji je bitno ograničen, ali moguć) može izbjeći kontakt ili može zaustaviti svoje kretanje i spriječiti nalet na kupača ili drugi objekt u moru tako da otpusti uže pomoću kojeg ga vuče plovni objekt te tako prekine djelovanje vučne sile koja ga pokreće.

Ako je smrt ili tjelesnu ozljedu kupača uzrokovao skijaš jer je došlo do naleta skijaša na kupača, ali nije došlo do kontakta kupača i plovnog objekta koji je pokretao skijaša vučnom silom, postoje određene dvojbe u odnosu na pitanje tko je odgovorna osoba u tom slučaju odgovornosti za štetu te koji se sustav odgovornosti za štetu primjenjuje.

Ako se priklonimo stajalištu da je u tom slučaju riječ o šteti koju je uzrokovao skijaš, a ne plovni objekt, primjenjuje se sustav pravila o odgovornosti za štetu predviđen ZOO-om. Argument za takav pristup jest da je došlo do naleta skijaša na kupača i njegova ozljeđivanja, odnosno usmrćivanja, a nije došlo do kontakta kupača i plovnog objekta koji je pokretao skijaša vučnom silom pa štetu nije uzrokovao plovni objekt. Ako se skijaša smatra pasivno legitimiranom osobom, on je druga osoba u moru, ovaj put u ulozi štetnika te za štetu odgovara na temelju odredbi ZOO-a o odgovornosti za štetu jer u PZ-u nema specijalnih

zakonskih odredbi o odgovornosti za štetu koju skijaš ili druga osoba u moru prouzroči kupaču ili drugoj osobi u moru.

U odnosu na isto činjenično stanje, dakle, na isti slijed uzročno-posljedičnih događaja, moguće je opredijeliti se za stajalište da je riječ o solidarnoj odgovornosti skijaša, vlasnika broda, brodara i osobe koja je upravljala plovnim objektom jer su to osobe koje su međusobno povezane i zajedno su djelovale u uzrokovanju štete. Oni su fizikalna cjelina, a skijaš se ne može kretati bez plovnog objekta u pokretu i njegove vučne sile koja ga pokreće. Smatramo da je to pravilan pravni pristup u odnosu na pitanje kruga odgovornih osoba za štetu uzrokovanu kupaču ili drugoj osobi u moru. U tom slučaju dolazi do kumulativne primjene različitih odštetnih sustava na isti štetni događaj pa pojedini štetnici (pasivno legitimirane osobe) iz istog štetnog događaja odgovaraju po različitim pravilima o odgovornosti za štetu. Skijaš na moru odgovara po sustavu pravila o odgovornosti za štetu predviđenim ZOO-om, dok vlasnik broda, brodar i osoba koja je upravljala plovnim objektom koji je vukao skijaša odgovaraju po sustavu pravila o odgovornosti za štetu predviđenim u odredbama PZ-a o izvanugovornoj odgovornosti za smrt i tjelesne ozljede kupača i drugih osoba u moru.

U sudskoj praksi i pravnoj teoriji potvrđena je mogućnost primjene različitih odštetnih sustava pravila o odgovornosti za štetu na isti štetni događaj, odnosno »različitost načela (kriterija) prema kojima je utvrđena odgovornost svakog od više štetnika ne isključuje postojanje njihove solidarne odgovornosti za određenu štetu«.[117]

Važno je istaknuti da se solidarnost nikada ne pretpostavlja. Za njezin je nastanak uvijek potrebna pravna osnova,[118] tj. zakon ili pravni posao kojim je propisana ili ugovorena solidarnost.[119] Člankom 1107. st. 1. ZOO-a propisano je da »za štetu koju je više osoba prouzročilo zajedno svi sudionici odgovaraju solidarno«. U pravnoj se teoriji tumači da se ovo odnosi na neposredne počinitelje iste štete, dakle, na one koji su zajedno štetno djelovali ili propuštali.[120]

[117] Vs, Rev-2608/88 od 18. svibnja 1989., *Informator 3793*, primjer br. 37, prema Crnić, I., *Zakon o obveznim odnosima, Napomene, komentari, sudska praksa i abecedno kazalo pojmova*, četvrto, bitno izmijenjano i dopunjeno izdanje, Organizator, Zagreb, 2010., str. 1543; Kačer, Radolović i Slakoper ističu primjer da naručitelj radova i izvođač radova ne moraju odgovarati po istom kriteriju odgovornosti. Oni nisu nužni ni jedinstveni suparničari. Vidi Kačer, H.; Radolović, A.; Slakoper, Z., *Zakon o obveznim odnosima s komentarom*, Poslovni zbornik, Zagreb, 2006., str. 962.

[118] Vs, Rev-3222/99 od 2. veljače 2002., prema Crnić, I., *Zakon o obveznim odnosima…*, *op. cit*., str. 1535.

[119] *Ibid*.

[120] *Ibid*., str. 1536.

Moguća je i hipotetska situacija prema kojoj je nedvojbeno da je štetu kupaču ili drugoj osobi u moru prouzročio skijaš na moru ili plovni objekt koji vuče skijaša, dakle, neki od dvaju objekata koji su međusobno povezani, a ne može se utvrditi koja je osoba prouzročila štetu. U ovom je slučaju riječ o posebnom slučaju solidarne odgovornosti više osoba za istu štetu. Člankom 1107. st. 4. ZOO-a propisano je »kad je nedvojbeno da je štetu prouzročila neka od dviju ili više određenih osoba koje su na neki način međusobno povezane, a ne može se utvrditi koja je od njih štetu prouzročila, te osobe odgovaraju solidarno«. Solidarno odgovorni tuženici za naknadu štete nisu jedinstveni suparničari.[121] Solidarni dužnici su obični suparničari. U čl. 200. ZPP-a propisano je da je svaki »suparničar u parnici samostalna stranka i njegove radnje ili propuštanja niti koriste niti štete drugim suparničarima«.

Navedena odredba čl. 1107. st. 4. ZOO-a primjenjiva je i na slučaj ako, primjerice, štetu kupaču uzrokuje više naprava sposobnih za plovidbu ili plovni objekt i naprava sposobna za plovidbu ili više plovnih objekata, a ne može se utvrditi koja je od njih prouzročila štetu. Primjerice, može se raditi o tome da sudionici u sudaru prouzroče štetu kupaču ili drugoj osobi u moru jer se nakon njihova sudara odvoje određeni dijelovi, predmeti i sl., te nošeni mehaničkom silom i/ili vjetrom ozlijede kupača ili drugu osobu u moru.[122]

Poseban slučaj jest ako kupača ili drugu osobu u moru ozlijedi plovni objekt, ali ne i skijaš na moru, dakle, ne dođe do izravnog kontakta skijaša i oštećenog kupača. U tom slučaju treba smatrati da je štetu uzrokovao isključivo plovni objekt jer skijaš na moru nema mogućnost utjecaja na radnje ili propuste u upravljanju plovnim objektom i izbjegavanje sudara plovnog objekta s kupačem ili drugim objektima i drugim osobama u moru. Mjerodavno pravo su odredbe o izvanugovornoj odgovornosti za štetu zbog smrti ili tjelesne ozljede kupača i druge osobe u moru predviđene PZ-om.

Odredbe PZ-a o izvanugovornoj odgovornosti za štetu zbog smrti i tjelesne ozljede kupača i drugih osoba u moru primjenjuju se isključivo na štetu uzrokovanu plovnim objektima, a to znači da izvan polja primjene tih odredbi ostaju

[121] Županijski sud u Varaždinu, Gž-605/08 od 8. travnja 2008., vidi Vrhovni sud Republike Hrvatske, *Izbor odluka 2/2008-235*, Narodne novine, Zagreb, 2008. U članku 201. Zakona o parničnom postupku (u nastavku: ZPP) propisano je da se suparničari smatraju kao jedna parnična stranka (jedinstveni suparničari) ako se prema zakonu ili zbog prirode pravnog odnosa spor može riješiti samo na jednak način prema svim suparničarima.

[122] Prethodno je objašnjeno (*supra* t. 3.1.4.) da se odredbe PZ-a o sudaru ne primjenjuju na odgovornost za štetu zbog smrti ili tjelesne ozljede kupača i drugih osoba u moru jer se one primjenjuju isključivo na odgovornosti za štetu koju su brod, osobe na brodu ili stvari na brodu pretrpjeli zbog sudara brodova.

ostali pomorski objekti. To su objekti stalno privezani ili usidreni na moru (plutajući objekti) te objekti u potpunosti ili djelomično ukopani u morsko dno ili položeni na morsko dno (nepomični odobalni objekti).[123] Mjerodavno materijalno pravo za odnos odgovornosti za štetu koju plutajući ili nepomični odobalni objekt uzrokuje kupaču ili drugoj osobi u moru su odredbe ZOO-a o odgovornosti za štetu.

Specijalnim odredbama PZ-a kojima se uređuje vađenje i uklanjanje podrtina i potonulih stvari propisuju se i pravila o odgovornosti za štetu koju trećim osobama uzrokuju podrtine plutajućih objekata.

Obilježja pravnog pojma potonule stvari dobivaju nepomični odobalni objekti i oni objekti koji su izuzeti iz definicije nepomičnih odobalnih objekata i predstavljaju *sui generis* objekte u moru, pod uvjetom da su ispunjene određene pretpostavke. Za štetu nastalu trećim osobama od takvih objekata mjerodavan je sustav pravila o odgovornosti za štetu sadržan u odredbama PZ-a o vađenju i uklanjanju podrtina i potonulih stvari.[124]

Ako konkretan odnos odgovornosti za štetu zbog smrti ili tjelesne ozljede kupača ili druge osobe u moru ulazi u polje primjene odredbi ZOO-a o odgovornosti za štetu treba pažljivo ispitati je li šteta uzrokovana opasnom stvari ili opasnom djelatnosti u smislu ZOO-a. U svakom se pojedinom slučaju razmatra je li stvar opasna već na temelju svog postojanja ili su opasna njezina svojstva. Neka je stvar opasna zbog položaja u kojem se nalazi. Mjerodavan je i kriterij uporabe stvari, a on je relevantan upravo za naprave sposobne za plovidbu koje u određenim slučajevima postaju opasne tek kada se rabe.[125] Primjerice, daska za jedrenje koja se kreće po površini mora velikom brzinom nedvojbeno je opasna stvar za kupača u moru jer zbog brzine kretanja daske za jedrenje kupač nerijetko ne može izbjeći nalet. Za razliku od toga, pedalina koja se kreće po površini mora vrlo sporo i zbog svoje je veličine lako uočljiva najčešće se ne može smatrati opasnom stvari u odnosu na kupača i osobu u moru.

---

123 Vidi definiciju pomorskog objekta, čl. 5. st. 1. t. 31. PZ-a.

124 Opširnije *supra* t. 3.2., vidi čl. 840.c st. 2. PZ-a.

125 Detaljnije o kriterijima relevantnim za ocjenu radi li se o opasnoj stvari ili opasnoj djelatnosti vidi 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*, god. 30 (2009.), br. 1, str. 221-243; Skorupan Wolff, V.; Padovan, A. V., Je li plovilo na vezu opasna stvar…, *op. cit.*, str. 217-288.

3.4. Rezime poredbene analize pretpostavki za primjenu sustava odgovornosti za štetu zbog smrti ili tjelesne ozljede kupača i drugih osoba u moru

OBJEKT ILI DJELATNOST KOJOM JE POČINJENA ŠTETA KUPAČIMA I DRUGIM OSOBAMA U MORU	MATERIJALNO PRAVO
➢ Plovni objekt i ratni brod. ➢ Vađenje podrtine i potonule stvari na temelju odobrenja lučke kapetanije koje se poduzima plovnim objektom. ➢ Uklanjanje podrtine plovnog ili plutajućeg objekta i potonule stvari koje se poduzima plovnim objektom.	PZ, dio osmi »Pomorske nesreće«, glava IV. »Izvanugovorna odgovornost vlasnika broda i brodara«, odjeljak 1. »Zajedničke odredbe« i odjeljak 2. »Odgovornost za smrt i tjelesne ozljede« (čl. 808. – 810.).
Neuklonjena ili neizvađena: ➢ podrtina plovnog objekta; ➢ podrtina plutajućeg objekta; ➢ potonula stvar.	PZ, dio osmi »Pomorske nesreće«, glava VI. »Vađenje i uklanjanje podrtina i potonulih stvari« (odredbe o odgovornosti za štetu koju neuklonjena ili neizvađena podrtina ili potonula stvar prouzroči trećim osobama – čl. 840.c *et seq*.).
➢ Vađenje podrtine bez odobrenja lučke kapetanije – opasna djelatnost – zakonska presumpcija.	PZ, dio osmi »Pomorske nesreće«, glava VI. »Vađenje i uklanjanje podrtina i potonulih stvari« (čl. 840.g); ZOO, glava IX. »Izvanugovorni obvezni odnosi«, odjeljak 1. »Prouzročenje štete«, odsjek 4. »Odgovornost za štetu od opasne stvari ili opasne djelatnosti, Opće odredbe« (1063. – 1067. *et seq*.).
➢ Naprave sposobne za plovidbu koje nisu plovni objekti (najčešće za sport i rekreaciju). ➢ Plutajući objekti i nepomični odobalni objekti. ➢ Vađenje podrtine plovnog ili plutajućeg objekta, potonule stvari, na temelju odobrenja lučke kapetanije ako se vađenje ne poduzima plovnim objektom (primjerice, vađenje s kopna, vađenje koje poduzimaju ronioci i sl.). ➢ Uklanjanje podrtine po nalogu lučke kapetanije ako se ne provodi plovnim objektom (primjerice, uklanjanje s kopna, uklanjanje koje poduzimaju ronioci i sl.).	ZOO, glava IX. »Izvanugovorni obvezni odnosi«, odjeljak 1. »Prouzročenje štete«, odsjek 1. »Opća načela« i odsjek 2. »Odgovornost po osnovi krivnje« (čl. 1045. – 1054. *et seq*.), odsjek 4. »Odgovornost za štetu od opasne stvari ili opasne djelatnosti, Opće odredbe« (1063. – 1067. *et seq*.).

4. ASPEKTI OSIGURANJA U VEZI SA ŠTETNIM DOGAĐAJIMA U KOJIMA JE PROUZROČENA SMRT ILI TJELESNA OZLJEDA KUPAČA I DRUGIH OSOBA U MORU

Prethodno je detaljno analizirano koji sve objekti mogu sudjelovati u uzrokovanju štete kupačima i drugim osobama u moru. Samo neke kategorije plovnih objekata podliježu obveznom osiguranju, a osim obveznog osiguranja od odgovornosti, u praksi, postoje razne druge vrste osiguranja. Razmotrit ćemo koji su scenariji mogući u osigurateljnoj praksi.

4.1. Obvezno osiguranje od odgovornosti za štetu zbog smrti ili tjelesne ozljede kupača i drugih osoba u moru

U hrvatskom osigurateljnom pravu ova vrsta obveznog osiguranja uvedena je Zakonom o osiguranju iz 1994. godine[126] s osnovnom svrhom zaštite kupača od rizika nepažljive i objesne vožnje opasnim plovilima.[127] Pozitivni propis koji uređuje ovu vrstu obveznog osiguranja jest ZOOP.

Kategorija plovnih objekata koji podliježu obveznom osiguranju od odgovornosti za štetu zbog smrti ili tjelesne ozljede kupača i drugih osoba u moru su brodice i jahte.[128] Vlasnik brodice, odnosno jahte dužan je sklopiti ugovor o osiguranju od odgovornosti za štetu koju uporabom brodice, odnosno jahte može nanijeti trećim osobama zbog smrti, tjelesne ozljede ili narušenja zdravlja. Treće osobe uključuju kupače i druge osobe u moru, a prema čl. 41. st. 2. ZOOP-a trećim osobama ne smatraju se osobe koje se nalaze na brodici, odnosno jahti kojom je prouzročena šteta. Također, iz osiguranja su isključene i osobe koje se nalaze na drugoj brodici, jahti, brodu, odnosno drugom plovnom objektu u slučaju sudara između brodica, odnosno jahti. Razlog za ovakvo zakonsko rješenje jest namjena ove vrste obveznog osiguranja, a to je zaštita osoba koje nisu na jahtama i brodicama. ZOOP-om se uređuju obvezna osiguranja u prometu, a prema čl. 2. st. 1. t. 4. obvezno osiguranje u prometu je osiguranje vlasnika, odnosno korisnika brodice na motorni pogon, odnosno jahte od odgovornosti za štete nanesene trećim osobama.

Važno je napomenuti da je novelom ZOOP-a iz 2023. ukinut uvjet prema kojem se obveza sklapanja ugovora o osiguranju od odgovornosti odnosila samo na jahte i brodice čija je snaga porivnih strojeva veća od 15 kW. Sa stajališta zaštite kupača i drugih osoba u moru to je važna novela jer su nakon njezina stupanja

[126] *Narodne novine*, br. 9/1994.

[127] Ćurković, M., *Obvezna osiguranja u prometu*, *op. cit.*, str. 282.

[128] Čl. 41. st. 1. ZOOP-a.

na snagu obveznim osiguranjem od odgovornosti za štetu kupačima i drugim osobama u moru pokrivene sve jahte i brodice, a to znači i one koje imaju snagu porivnog stroja 15 kW ili manju. Uobičajeno je da se jačina potisnih strojeva i duljina plovila smatraju veličinama koje ukazuju na potencijalnu opasnost od njihove uporabe za treće osobe. Međutim, sve veća frekventnost pomorske plovidbe i uporabe za sport i razonodu brodica snage porivnih strojeva 15 kW ili manje ukazuje na njihovu opasnost za kupače i druge osobe na moru. Stoga je razumljivo da je zakonodavac snagu porivnih strojeva derogirao kao uvjet za obvezno osiguranje vlasnika brodica od odgovornosti za štetu nanesenu trećim osobama. U poredbenom pravu postoje takva zakonska rješenja. Primjerice, talijanski Zakon o osiguranju u čl. 123. st. 1. o obvezi osiguranja podvrgava sva plovila koja služe zabavi i razonodi, bez obzira na snagu strojeva, te plovila koja imaju motor jačine više od tri konjske snage, a koja su namijenjena privatnoj uporabi različitoj od zabave i razonode.[129]

Prema ZOOP-u, vlasnik inozemne brodice, odnosno jahte koja ulazi u teritorijalno more Republike Hrvatske mora imati važeći ugovor o osiguranju od odgovornosti za štete nastale smrću, tjelesnom ozljedom ili narušenjem zdravlja treće osobe, osim ako ne postoji drugo odgovarajuće jamstvo za naknadu štete ili ako međunarodnim ugovorom nije drugačije određeno.[130]

Obveznim osiguranjem za jahte i brodice obuhvaćena su i njihova pomoćna plovila (*by boatovi*, odnosno tenderi) ako su navedeni u polici osiguranja jer su oni pripadak jahte ili brodice koja je glavna stvar.

U čl. 41. st. 1. ZOOP-a propisano je da šteta kupačima i drugim osobama u moru mora nastati uporabom jahte ili brodice,[131] a čl. 3. st. 33. ZOOP-a definirano je što se smatra uporabom vozila. To je svaka uporaba vozila koja je u skladu s funkcijom vozila kao prijevoznog sredstva u trenutku prometne nesreće, neovisno o značajkama vozila, terenu na kojem se motorno vozilo upotrebljava i je li u stanju mirovanja ili u pokretu.

U teoriji prava osiguranja smatra se da je svrha uporabe motornog vozila ukupnost radnji koje se izvode motornim vozilom radi ostvarenja određenih čovjekovih potreba.[132] Nadalje, pod uporabom vozila smatra se svaka uporaba vozila koja je za vozilo tipična i koja je povezana sa svrhovitošću njegova

[129] Ćurković, M., *Obvezna osiguranja u prometu*, *op. cit.*, str. 283.

[130] Čl. 41. st. 3. ZOOP-a.

[131] Tumačenje što sve uključuje uporabu jahte ili brodice vidi *infra* t. 3.1.2.1. i t. 3.1.2.2.

[132] Ćurković, M., *Komentar Zakona o obveznim osiguranjima u prometu*, Inženjerski biro, Zagreb, 2013., str. 97.

postojanja.[133] Pojam uporabe motornog vozila treba smatrati što je moguće šire, pa ono uključuje i vozilo zaustavljeno na cesti[134] te, primjerice, samozapaljenje vozila zbog neispravnosti instalacija.[135] Ako su odredbe ZOOP-a preuske ili su nejasne, osiguratelji u uvjetima slobodne tržišne utakmice mogu pojmu uporabe dati širi smisao i pokriće.[136]

U kontekstu uporabe jahte ili brodice, u praksi i teoriji nema dvojbe da se uporabom, osim plovidbe, smatraju i radnje priveza, odveza, premještanja i sidrenja.[137] Osim toga, smatramo da uporaba jahte i brodice uključuje i smještaj jahte ili brodice na morskom vezu, sidrištu ili privezištu. Za razliku od toga, iz osiguranja su isključene štete uzrokovane dok se plovilo nalazilo na suhom vezu ili bilo smješteno na tlu na drugi način.[138] Također, ni odredbe PZ-a o izvanugovornoj odgovornosti kupačima i drugim osobama u moru ne primjenjuju se na štete uzrokovane plovnim objektima koji se nalaze na kopnu.[139]

U slučaju spora, oštećeni kupač ili druga osoba u moru ili njihovi pravni sljednici imaju pravo na direktnu tužbu. U čl. 11. st. 1. ZOOP-a propisano je da se odštetni zahtjev može podnijeti neposredno odgovornom osiguratelju.

Ako je kupaču ili drugoj osobi u moru šteta nanesena uporabom neosigurane ili nepoznate jahte ili brodice, oštećeni može podnijeti odštetni zahtjev Hrvatskom uredu za osiguranje. Iznosi za naknadu štete, kada je nadležan Hrvatski ured za osiguranje, isplaćuju se iz Garancijskog fonda.[140] Međutim, ovdje se u slučaju nepoznatog objekta otvara specifično činjenično pitanje – ako je objekt nepoznat, tada može biti nepoznato je li taj objekt jahta, brodica, brod ili neka druga naprava sposobna za plovidbu ili neki drugi objekt. Zbog toga će ovaj

[133] Becher, H., *Kfz. Haftpflichtschaeden*, 14. izdanje, Heideberg – Karlsruhe, 1980., str. 8, prema Ćurković, M., *Komentar Zakona o obveznim osiguranjima u prometu*, *op. cit*., str. 96.

[134] Gorenc, V.; Belanić, L.; Momčinović, H.; Perkušić, A.; Pešutić, A.; Slakoper, Z.; Vuklelić, M.; Vukmir, B., *Komentar zakona o obveznim odnosima*, Narodne novine, Zagreb, 2014., str. 1769; Crnić, I.; Matić, J., *Odštetno pravo*, Zbirka sudskih rješidbi o naknadi i popravljanju štete s napomenama i propisima, drugo bitno izmijenjeno i dopunjeno izdanje, Zgombić & Partneri plus, Zagreb, 2004., str. 114.

[135] Bolanča, D., *Pravo osiguranja Republike Hrvatske*, Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu, Split, 2017., str. 89.

[136] Ćurković, M., *Komentar Zakona o obveznim osiguranjima u prometu*, *op. cit*., str. 98.

[137] Tako smatraju Ćurković, M., *Komentar Zakona o obveznim osiguranjima u prometu*, *op. cit*., str. 170 i Bolanča, D., *Pravo osiguranja Republike Hrvatske*, *op. cit*., str. 113.

[138] Ćurković, M., *Komentar Zakona o obveznim osiguranjima u prometu*, *op. cit*., str. 170.

[139] Opširnije *supra* t. 3.1.4.2.

[140] Čl. 15. st. 2. ZOOP-a.

mehanizam zaštite oštećenika vrijediti samo ako se može utvrditi da je to bila nepoznata jahta ili brodica, a ne neki drugi plovni objekt ili naprava sposobna za plovidbu jer oni ne ulaze u polje primjene ZOOP-a i njihovi vlasnici nisu dužni sklopiti ugovor o osiguranju od odgovornosti za štetu koju njihovom uporabom mogu nanijeti kupačima i drugim osobama u moru.

4.2. Potvrda o osiguranju od odgovornosti za pomorske tražbine (Direktiva 2009/20/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o osiguranju brodovlasnika za pomorske tražbine)

Brodovi od tristo bruto tona ili više ne podliježu obveznom osiguranju od odgovornosti prema trećim osobama, ali u skladu s čl. 747.a PZ-a dužni su imati potvrdu o osiguranju odgovornosti za pomorske tražbine navedene u Međunarodnoj konvenciji o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976. do svota osiguranja navedenih u Protokolu iz 1996. na tu Konvenciju.[141] To je obveza koja je propisana Direktivom 2009/20/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o osiguranju brodovlasnika za pomorske tražbine,[142] a ona je kao akt Europske unije preuzeta u hrvatsko zakonodavstvo (ZIDPZ iz 2019.).[143]

Ako je štetu kupaču ili drugoj osobi u moru uzrokovao brod od tristo bruto tona ili više, oštećeni nema pravo na direktnu tužbu.

4.3. Dobrovoljno osiguranje od odgovornosti za štetu trećim osobama zbog smrti ili tjelesne ozljede

Treći je tip osiguranja dobrovoljno osiguranje od odgovornosti za štetu trećim osobama zbog smrti ili tjelesne ozljede. Njega u praksi ugovaraju vlasnici svih plovnih objekata.

Uporaba plovila za sport i razonodu povezana je sa znatnim rizicima, pa osiguratelji razvijaju posebno prilagođeno osiguranje od odgovornosti za plovila koje pokriva širok raspon rizika koji mogu nastati tijekom njihova upravljanja. Među ostalim, pokrivene su i štete zbog smrti, tjelesne ozljede te oštećenja ili uništenja stvari treće osobe za vrijeme dok vlasnik ili korisnik plovila upravlja plovilom. Osiguranjem od odgovornosti osigurava se rizik obveze naknade

---

[141] Ova je obveza uvedena u ZIDPZ iz 2013., a izuzeti od ove obveze su ratni brodovi, pomoćni ratni brodovi ili brodovi u vlasništvu države ili kojima upravlja država i koji služe za negospodarske javne svrhe (čl. 747.a PZ-a).

[142] SL L 131, 28. svibnja 2009.

[143] Čl. 1.a ZIDPZ-a iz 2019.

štete trećoj osobi, i to štete proizašle iz događaja za koji je odgovoran osiguranik. Osiguranje se sklapa na određenu osiguranu svotu koja je gornja granica osigurateljeve obveze, bez obzira na to u kojoj je visini prouzročena šteta.[144]

U slučaju postojanja ovog osiguranja, oštećeni nema pravo na direktnu tužbu jer je ovo pomorsko osiguranje.

4.4. Osiguranje od privatne odgovornosti

Na tržištu osiguranja nudi se osiguranje od privatne odgovornosti.[145] Tim je osiguranjem pokrivena građanskopravna izvanugovorna odgovornost osiguranika za štetu zbog smrti ili ozljede treće osobe koje osiguranik prouzroči u svojstvu privatne osobe izvan obavljanja djelatnosti kojom privređuje.

Ovom vrstom osiguranja nije pokrivena odgovornost za štete iz posjedovanja i uporabe plovila. Međutim, neki osiguravatelji nude proširenje osiguranja i na pokriće od odgovornosti iz posjedovanja i uporabe plovila do 15 kW snage motora.[146] Do stupanja na snagu novele ZOOP-a iz 2023. to su bila plovila koja nisu podlijegala obveznom osiguranju, a prema pozitivnom pravu taj je uvjet ukinut pa obveznom osiguranju podliježu sve jahte i brodice.[147]

Prema općim uvjetima osiguratelja koji nude to proširenje, predmet osiguranja jest i odgovornost osiguranika za štete uzrokovane amaterskim bavljenjem sportom. To znači da je pokrivena i šteta koju osiguranik prouzroči trećim osobama uporabom, primjerice, daske za jedrenje i slične naprave koje se koriste za sport i rekreaciju. Ta odgovornost, naime, nije isključena u uvjetima osiguranja pa treba zaključiti da je pokrivena osiguranjem.[148]

Isto tako, ovim je osiguranjem policom pokrivena šteta nastala upravljanjem plovnim objektom, primjerice, ako osiguranik unajmi plovilo i njime ozlijedi ili usmrti kupača ili drugu osobu u moru. To se zaključuje interpretacijom općih uvjeta jer, također, u isključenjima iz osiguranja to nije navedeno kao isključenje.[149]

---

144 Vidi Bolanča, D., *Pravo osiguranja Republike Hrvatske*, *op. cit.*, str. 37.

145 Primjerice, Allianz osiguranje, Osiguranje od privatne odgovornosti, Uvjeti za osiguranje od privatne odgovornosti, Allianz Hrvatska d.d. 150-0218E, https://www.allianz.hr/content/dam/onemarketing/cee/azhr/privatni/hr/files/pdfs/docfinder/dom-i-odgovornost/osiguranje-od-privatne-odgovornosti/T8373-07_Uvjeti_za%20osiguranje_od_privatne%20odgovornosti_150-0218_web.pdf (pristup 25. svibnja 2024.).

146 *Ibid*.

147 Opširnije *supra* t. 4.1.

148 *Ibid*.

149 *Ibid*.

Opisano osiguranje primjer je atipičnog osiguranja jer je u imovinsko osiguranje uvršteno pomorsko osiguranje pa na ugovor o osiguranju ovog tipa dolaze do primjene dva zakona. Na plovne objekte primjenjuje se PZ (odredbe o pomorskom osiguranju), a oštećeni nema pravo na direktnu tužbu, dok se na ostale objekte primjenjuje ZOO i oštećeni ima pravo na direktnu tužbu (čl. 965. st. 1. ZOO-a).

4.5. Osiguranje osoba od posljedica nesretnog slučaja (nezgode)

Ugovor o osiguranju osoba od posljedica nesretnog slučaja (nezgode) još je jedan tip ugovora o osiguranju koji se primjenjuje, a njegovi su ugovaratelji, u praksi, najčešće koncesionari plaže za goste plaže, hotelijeri za svoje goste, koncesionari luke, kupači i druge osobe u moru.

Prema praksi osiguratelja, kod dobrovoljnog osiguranja od posljedica nezgode osiguranjna zaštita postoji tijekom boravka na plovilu, ulaska na plovilo i napuštanja plovila, plivanja i kupanja, skijanja na moru, ali i boravka na kopnu ako taj boravak ne traje dulje od četrdeset osam sati.[150]

Ovo nije pomorsko osiguranje, a to znači da se na ugovor o osiguranju primjenjuju odredbe ZOO-a. Oštećeni nema pravo na direktnu tužbu jer ovo nije osiguranje od odgovornosti.

5. OGRANIČENJE ODGOVORNOSTI ZA TRAŽBINE ZBOG SMRTI ILI TJELESNE OZLJEDE KUPAČA I DRUGIH OSOBA U MORU

Sustav ograničenja odgovornosti regulira se PZ-om u dijelu šestom »Brodar«, odjeljku 1. »Odgovornost brodara«. U čl. 385. propisano je da se odredbe ovog odjeljka PZ-a odnose na obveze koje nastaju u vezi s plovidbom i iskorištavanjem broda. Člankom 388. st. 1. t. a) PZ-a određeno je da su tražbine zbog smrti ili tjelesne ozljede do kojih je došlo u neposrednoj vezi s korištenjem broda ili radnjama spašavanja (pružanja pomoći), bez obzira na temelj odgovornosti podvrgnute ograničenju odgovornosti.[151] Nadalje, čl. 388. st. 1. t. c) propisano je da su tražbine zbog drugih šteta koje proizlaze iz povrede izvanugovornih prava, a koje su nastale u neposrednoj vezi s iskorištavanjem broda ili radnjama

[150] Uniqa osiguranje, Osiguranje plovila, Osiguranje od nezgode, https://www.uniqa.hr/fizicke-osobe/vozila-plovila/osiguranje-plovila/32 (pristup 7. lipnja 2024.).

[151] Iznimka je propisana čl. 390. st. 2. PZ-a da brodar ne može ograničiti svoju odgovornost za štete nastale smrću ili tjelesnom ozljedom osoba koje zapošljava brodar.

spašavanja i pružanja pomoći, također, podvrgnute ograničenju odgovornosti. To znači da su i tražbine za naknadu štete zbog oštećenja ili uništenja neke naprave sposobne za plovidbu, primjerice, daske za jedrenje, daske za veslanje, padaline i sl., tražbine za koje brodar može ograničiti odgovornost.

Odredbom čl. 2. st. 1. PZ-a propisano je da se odredbe PZ-a o brodovima primjenjuju na sve pomorske objekte. Međutim, u dijelu PZ-a kojim se uređuje ograničenje odgovornosti i postupak ograničenja odgovornosti postoji nekoliko specijalnih odredbi o primjeni, a propisano je i nekoliko isključenja od primjene njegovih odredbi u odnosu na određene objekte.

Člankom 399. st. 1. propisano je da se odredbe o odgovornosti brodara i postupku ograničenja odgovornosti primjenjuju i na brodice te je propisan način obračuna ograničenja odgovornosti. Za potrebe odredbi o ograničenju odgovornosti i postupku ograničenja odgovornosti (čl. 386. – 427.) brodica se smatra brodom s tonažom koja ne prekoračuje petsto tona. Navedena odredba o primjeni odredbi o ograničenju odgovornosti na brodice propisana je u PZ-u kako bi se i brodice, osim brodova i jahti, uključile u polje primjene ovog dijela PZ-a. Međutim, nakon stupanja na snagu izmijenjenog čl. 2. ZIDPZ-a iz 2019., navedena odredba čl. 399. PZ-a izgubila je svoju funkciju kojom se određuje polje primjene odredbi o ograničenju odgovornosti i na brodice, a zadržala je samo funkciju određivanja kriterija za izračun ograničenja odgovornosti.[152]

U pojedinim dijelovima PZ-a (izvan dijela šestog kojim se uređuje ograničenje odgovornosti) decidirano se propisuje pravo na ograničenje odgovornosti za vlasnika ili korisnika jahte. U čl. 673.a st. 5. PZ-a propisano je da najmoprimac može ograničiti svoju odgovornost u vezi s plovidbom i uporabom brodice i jahte u skladu s odredbama dijela šestog PZ-a. Također, slično tomu, i u čl. 812.a PZ-a propisano je da vlasnik, korisnik i najmoprimac jahte ili brodice za štete prouzročene u čl. 810. PZ-a (odjeljak 2. »Odgovornost za smrti i tjelesne ozljede«) i čl. 811. PZ-a (odjeljak 3. »Odgovornost za oštećenje stvari«)[153] mogu ograničiti svoju odgovornost osnivanjem fonda ograničene odgovornosti u visini svote koja odgovara granicama odgovornosti propisanim u čl. 391. st. 1. t. 1. i 2. PZ-a[154] te u čl. 399. st. 1. PZ-a. Treba istaknuti da je do stupanja na snagu

[152] Tako objašnjava Tuhtan Grgić, I., Polje primjene imovinskopravnih odredbi…, *op. cit.*, str. 346.

[153] *Supra* t. 3.1.7. objašnjeno je da su imovinske štete nastale, primjerice, zbog uništenja ili oštećenja daske za jedrenje ili daske za veslanje ili pedaline ili kanua i slične naprave sposobne za plovidbu, mjerodavno materijalno pravo su odredbe PZ-a o izvanugovornoj odgovornosti vlasnika broda i brodara kojima je uređena odgovornost za oštećenje stvari (čl. 811. PZ-a).

[154] Riječ je o visini propisanoj općim ograničenjem odgovornosti. Detaljnije o ograničenju odgovornosti prema pravilima o globalnom ograničenju odgovornosti vidi Skorupan Wolff,

spomenutih odredbi čl. 673.a st. 5. PZ-a i čl. 812.a te izmijenjene odredbe čl. 2. PZ-a bilo propisano da se odredbe o brodovima primjenjuju i na jahte ako PZ-om nije drugačije određeno (čl. 2. st. 1. PZ-a iz 2004.), pa je slijedom toga i prije uvođenja navedenih specijalnih odredbi posljednjom novelom PZ-a iz 2019. postojalo pravo na ograničenje odgovornosti za vlasnike jahti.

Prema odredbi čl. 3. PZ-a kojim je propisano da se odredbe PZ-a primjenjuju na ratne brodove samo ako je to PZ-om izričito predviđeno, zakonodavac je u čl. 400. proširio primjenu odredbi PZ-a o ograničenju odgovornosti i na ratne brodove. To je važno za materiju odgovornosti za štetu zbog smrti ili tjelesne ozljede kupača i drugih osoba na moru jer se odredbe toga dijela PZ-a primjenjuju i na ratne brodove.[155]

Pravo na ograničenje odgovornosti nema osoba koja je vlasniku protupravno oduzela brod, pa ona odgovara neograničeno.[156] Sustav pravila o odgovornosti za štetu, propisan odredbama PZ-a o izvanugovornoj odgovornosti za štetu kupačima i drugim osobama, predviđa ekskulpaciju od odgovornosti vlasnika broda i brodara za štetu kupačima i drugim osobama u moru ako im je protupravno oduzet brod.[157] U tom slučaju za štetu odgovara, osim osobe koja je u trenutku štetnog događaja upravljala brodom, i osoba koja je protupravno oduzela brod.[158] Osoba koja je upravljala protupravno oduzetim brodom ne može koristiti povlasticu ograničenja odgovornosti ako je znala da je taj brod protupravno oduzet.[159]

Prethodno je objašnjeno da je u praksi vrlo rijetko, ali ipak moguće da kupačima ili drugim osobama u moru štetu uzrokuju plutajući objekti i nepomični odobalni objekti. Osnovna teza od koje treba krenuti u analizi pitanja primjenjuju li se odredbe PZ-a o ograničenju odgovornosti na ostale plutajuće objekte i nepomične odobalne objekte jest da su odredbe o ograničenju odgovornosti u PZ-u unesene po uzoru na Konvenciju o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976. i Protokol iz 1996. kojim se mijenja i dopunjuje Konvencija o ograničenju odgovornosti za

V., Osobe ovlaštene ograničiti odgovornost za tražbine nastale iz ugovora o prijevozu stvari morem, *Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci*, god. 28. (2007.), br. 2, str. 973-1016.

155 Opširnije *supra* t. 3.1.1.

156 Tako smatraju Bolanča, D.; Amižić Jelovčić, P., *Pomorsko pravo*, *op. cit*., str. 457; Primorac, Ž., Zaštita kupača i drugih osoba u moru…, *op. cit*., str. 21-38.

157 Čl. 810. st. 3. PZ-a, opširnije vidi *supra* t. 3.1.4.

158 Čl. 810. st. 4. PZ-a.

159 Tako ističu Brajković, V. *et al*., *Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi…*, *op. cit*., str. 352.

pomorske tražbine iz 1976.,[160] a ona se primjenjuje na *seagoing ships*, pa bi uniformno tumačenje tog rješenja nalagalo da se odredbe o ograničenju odgovornosti ne primjenjuju na plutajuće i nepomične odobalne objekte.[161] Argument koji ide u prilog ovakvom zaključku jest da je u PZ uvrštena posebna odredba o primjeni dijela PZ-a o ograničenju odgovornosti i na brodice, ali ne i na ostale plutajuće i nepomične odobalne objekte. Osim toga, odredbom čl. 385. PZ-a propisano je da za obveze koje nastaju u vezi s plovidbom i iskorištavanjem broda odgovara brodar ako PZ-om nije drugačije određeno. Plutajući i nepomični odobalni objekti nisu namijenjeni za plovidbu i na njih se ne primjenjuju odredbe o iskorištavanju brodova, pa se i to može uzeti kao argument za neprimjenu odredbi o ograničenju odgovornosti na plutajuće i nepomične odobalne objekte.[162]

U čl. 399. st. 2. PZ-a propisano je da se odredbe PZ-a o ograničenju odgovornosti ne primjenjuju na lebdjelice i ploveće platforme koje se koriste za istraživanja i iskorištavanja prirodnih bogatstava morskog dna i podzemlja.[163]

Odredbe o ograničenju odgovornosti brodara ne primjenjuju se na tražbine predviđene odredbama glave VI., dijela VIII. PZ-a kojim je uređeno vađenje i uklanjanje podrtina i potonulih stvari (čl. 389. st. 1. t. d) PZ-a). Vlasnik podrtine ili potonule stvari odgovara neograničeno za tražbine naknade štete zbog smrti ili tjelesne ozljede kupača i drugih osoba u moru nastale podrtinom ili potonulom stvari te tražbine nastale kupačima i drugim osobama u moru poduzimanjem akcija vađenja i uklanjanja podrtina i potonulih stvari.

Na temelju čl. 18(1) LLMC-a 76/96, Republika Hrvatska izjavila je rezervu pri obvezivanju Protokolom LLMC iz 1996. To znači da se u Republici Hrvatskoj

[160] Republika Hrvatska je stranka Konvencije o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976., kako je izmijenjena Protokolom iz 1996. godine. Vidi Zakon o potvrđivanju (ratifikaciji) Konvencije o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine, *Narodne novine – Međunarodni ugovor*, br. 2/1992 i Zakon o potvrđivanju Protokola iz 1996. kojim se mijenja i dopunjuje Konvencija o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976. godine, *Narodne novine – Međunarodni ugovori*, br. 12/2005 (u nastavku: LLMC 76/96).

[161] Tako smatra i Tuhtan Grgić, I., Polje primjene imovinskopravnih odredbi…, *op. cit*., str. 349.

[162] Vidi opširniji komentar Tuhtan Grgić, I., Polje primjene imovinskopravnih odredbi…, *op. cit*., str. 349 i 350.

[163] Kada je riječ o objektima čija je namjena istraživanje i iskorištavanje prirodnih bogatstava morskog dna i podzemlja, presudno jest je li u upisnik brodova takav objekt upisan kao tehnički plovni objekt, dakle, kao brod ili plutajući objekt. Tuhtan Grgić ističe da bi se na plovne objekte trebale primjenjivati odredbe o ograničenju odgovornosti, pa i u slučaju kada se radi o onim objektima koji se koriste za istraživanja i iskorištavanje prirodnih bogatstava morskog dna (v. Tuhtan Grgić, I., Polje primjene imovinskopravnih odredbi…, *op. cit*., str. 349).

LLMC 76/96 ne primjenjuje na tražbine nastale zbog uklanjanja podrtina (čl. 2(1) d) i e) LLMC-a 76/96).[164]

Osim vlasnika podrtina i potonulih stvari, također i vlasnici svih naprava sposobnih za plovidbu koje nisu plovni objekti neograničeno odgovaraju za tražbine nastale zbog smrti ili tjelesnih ozljeda kupača i drugih osoba u moru.

6. ZAKLJUČAK

Kupanje u moru, vodeni sportovi i rekreacija uz uporabu različitih naprava sposobnih za plovidbu uobičajeni su načini zabave i razonode na moru, a nerijetko su glavna svrha boravka na kupalištima, morskoj obali i u moru. Predikcije pokazuju da će se rekreacija na moru u različitim pojavnim oblicima sve više razvijati, što povećava incidenciju nastanaka štetnih događaja. Uočena je pojava novih rizika koji leže u širenju ponude sredstva za rekreaciju, uporabi novih naprava sposobnih za plovidbu, razvoju novih vrsta autonomnih plovnih objekata, sve snažnijih pogonskih strojeva plovnih objekata te povećanoj frekventnosti njihove plovidbe i raznovrsnih načina rekreacije na moru. Nerijetko se u istom morskom pojasu nalaze kupači i druge osobe u moru, plovni objekti te druge naprave sposobne za plovidbu, što utječe na incidenciju pomorskih nesreća u kojima dolazi do stradavanja kupača i drugih osoba u moru.

Stradavanje kupača ima pravne i ekonomske posljedice. Središnje pravno pitanje jest koji se sustav pravila o odgovornosti za štetu primjenjuje, točnije, koje su pretpostavke za primjenu pojedinog sustava odgovornosti za štetu. Tipologija objekta koji je uzrokovao smrt ili tjelesnu ozljedu glavna je *differentia specifica* za primjenu pojedinog sustava odgovornosti za štetu. Do primjene mogu doći tri sustava pravila o odgovornosti za štetu: a) PZ, dio osmi »Pomorske nesreće«, glava IV. »Izvanugovorna odgovornost vlasnika broda i brodara«, odjeljak 1. »Zajedničke odredbe« i odjeljak 2. »Odgovornost za smrt i tjelesne ozljede« (čl. 808. – 810.); b) PZ, dio osmi »Pomorske nesreće«, glava VI. »Vađenje i uklanjanje podrtina i potonulih stvari«, odredbe o odgovornosti za štetu koju neuklonjena

[164] International Maritime Organization, Status of IMO Treaties, Comprehensive Information on the Status of Multilateral Conventions and Instruments in Respect of which the International Maritime Organization or its Secretary-General Performs Depositary or Other Functions, 29. rujna 2021., str. 399, https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Status%20-%202021.pdf (pristup 23. kolovoza 2024.). Opširnije vidi Padovan, A. V.; Lobianco, R., A Comparative Study of Compulsory Wreck Removal under Croatian and Italian Maritime Law, *Revista de Derecho del Transporte (1889-1810),* br. 30, 2022., str. 139; Padovan, A. V., *Uloga pomorskog osiguranja…*, *op. cit.*, str. 301.

ili neizvađena podrtina prouzroči trećim osobama (čl. 840.c *et seq*.) te odredbe o odgovornosti za štetu nastalu vađenjem bez odobrenja lučke kapetanije (čl. 840.g); c) ZOO, glava IX. »Izvanugovorni obvezni odnosi«, odjeljak 1. »Prouzročenje štete«, odsjek 1. »Opća načela«, odsjek 2. »Odgovornost po osnovi krivnje« (čl. 1045. – 1054. *et seq*.) i odsjek 4. »Odgovornost za štetu od opasne stvari ili opasne djelatnosti, Opće odredbe« (čl. 1063. – 1067. *et seq*.).

U radu su analizirane sve pojedinosti relevantne za određivanje koji je sustav pravila o odgovornosti za štetu mjerodavno pravo u pojedinom slučaju odgovornosti za štetu zbog smrti ili tjelesne ozljede kupača i drugih osoba na moru. Osim analize pretpostavki za primjenu određenih sustava odgovornosti za štetu, za kompletno sagledavanje pojedinih aspekata relevantnih za pravilan odabir materijalnog prava proučeni su i ciljevi zbog kojih su uvedene određene zakonske odredbe kojima se uređuju pojedini sustavi odgovornosti za štetu.

Izložena su pravna pitanja oko čijeg su tumačenja moguće dvojbe, a provedena produbljena analiza uključuje vrednovanje svih argumenata koji su pravno važni. Brojna su pravna pitanja složena i njihovo rješavanje zahtijeva dobro poznavanje kompletnog sustava pomorskog prava, razumijevanje klasifikacije i nomenklature pomorskih objekata i drugih naprava sposobnih za plovidbu, drugih *sui generis* objekata koji se nalaze u moru s nekom svrhom ili im se ta svrha izgubila, kao i instituta vađenja i uklanjanja podrtina i potonulih stvari koji ima specifična i originalna rješenja.

Uvijek je otvoren problem preuskog ili preširokog tumačenja pojedinog zakonskog izraza, kao i nedosljedna ili pogrešna uporaba pojmova koji su pravni, ali nisu u potpunosti podudarni pojmovima koji se rabe u jeziku. Izrađeno je tumačenje niza definicija pojmova koji su relevantni za primjenu pojedinih sustava pravila o odgovornosti za štetu, a to su definicije: kupači, druge osobe u moru, plovni objekti, podrtine, potonule stvari, plutajući objekti, nepomični odobalni objekti i drugi relevantni pojmovi. Nadalje, odgovoreno je na pitanje koji argumenti podržavaju pravno stajalište prema kojem se treba prikloniti širem tumačenju sintagme »svi plovni objekti, bez obzira na veličinu i namjenu kojoj služe«, a kojom se određuje polje primjene sustava odgovornosti za štetu zbog smrti ili tjelesne ozljede kupača i drugih osoba u moru, propisanog odredbama PZ-a o izvanugovornoj odgovornosti vlasnika broda i brodara. U odnosu na to, iscrpno i recentno iznose se tumačenja i analiziraju mogući hipotetski primjeri slučajeva odgovornosti za štetu zbog smrti ili tjelesne ozljede kupača i drugih osoba u moru.

Analiza reglementacije našeg prijašnjeg pomorskog zakonodavstva pokazuje da nije bila uređena odgovornost za štetu koju je podrtina ili potonula stvar uzorkovala trećim osobama. Novim uređenjem iz ZIDPZ-a iz 2013. normirano

je vađenje i uklanjanje podrtina i potonulih stvari, a u sklopu instituta vađenja i uklanjanja podrtina i potonulih stvari uveden je novi koncept i sustav odgovornosti za štetu trećim osobama koju uzrokuju podrtine i potonule stvari te štetu nastalu poduzimanjem vađenja podrtina i potonulih stvari bez odobrenja nadležne lučke kapetanije. Posebice su propisani specifični kriteriji za određivanje na koje se objekte i djelatnosti primjenjuje taj sustav odgovornosti za štetu. Novi koncept odgovornosti za štetu trećim osobama, među koje se ubrajaju kupači i druge osobe u moru, predstavlja uspješan pravni regulativ čiji je eksplicitni smisao nesumnjivo u interesu bolje zaštite kupača i drugih osoba u moru, dok je implicitan smisao ovih zakonskih odredbi da se podrtine ili potonule stvari što prije uklone ili izvade, a time i otkloni rizik uzrokovanja štete trećim osobama.

Pravila građanskog prava, odnosno odredbe ZOO-a o odgovornosti za štetu primjenjuju se na sve slučajeve odgovornosti za štetu zbog smrti ili tjelesne ozljede kupača i drugih osoba u moru za koje ne postoje specijalne odredbe PZ-a kao propisa koji uređuje izvanugovorne odnose odgovornosti za štetu koju uzrokuju plovni objekti, kao i odnose odgovornosti za štetu koju trećim osobama uzrokuju podrtine i potonule stvari. Detaljno je analizirano na koje se sve objekte i djelatnosti, kojima je počinjena šteta kupačima i drugim osobama u moru, primjenjuje ovaj sustav odgovornosti za štetu.

Radi cjelovite i detaljne analize pitanja koji sve sustavi pravila o odgovornosti za štetu konkuriraju za primjenu na slučajeve odgovornosti za štetu zbog smrti ili tjelesne ozljede kupača i drugih osoba u moru, raščlanjeni su, precizno opisani i analizirani mogući scenariji nastanaka štetnih događaja u kojima je uzrokovana smrt ili tjelesna ozljeda kupača ili druge osobe u moru. Ta je analiza podloga za temeljitu poredbenu analizu pretpostavki za primjenu pojedinih sustava odgovornosti za štetu koja je omogućila precizno razlučivanje elemenata koji služe za razgraničenje polja primjene pojedinih sustava odgovornosti za štetu.

Izrađen je i rezime analize pretpostavki za primjenu pojedinih sustava odgovornosti za štetu uzrokovanu smrću ili tjelesnom ozljedom kupača ili drugih osoba u moru.

Za produbljenu analizu ove materije provedena je analiza pravnih pitanja iz područja prava osiguranja te ograničenja odgovornosti za tražbine zbog smrti ili tjelesne ozljede kupača i drugih osoba u moru.

U radu je opisano kako bi se rješavala konkretna pravna pitanja proizašla iz izvanugovornog odnosa odgovornosti za štetu zbog smrti ili tjelesne ozljede kupača i drugih osoba u moru. Iznijele su se kritičke ocjene pojedinih pravnih pristupa u rješavanju pravnih pitanja, a odgovori na njih znanstveno su objašnjeni.

Analizom sadržaja i domašaja odredbi pozitivnog prava uočeno je da određena pravna pitanja mogu biti dvojbena u praksi, međutim, utvrđeno je da se ne radi o pravnim prazninama u zakonima kojima se uređuju pojedini sustavi odgovornosti za štetu te da se uočene dvojbe mogu razjasniti interpretacijom propisa i komentarom zakonskih odredbi. Stoga su ona detaljno analizirana i u odnosu na njih zauzeta su recentna tumačenja koja do tada nisu bila dostupna u domaćoj pravnoj teoriji i tumačena u sudskoj praksi.

Tumačenja pravnih pitanja trebaju doprinijeti unapređenju provedbe propisa kojima se uređuju pojedini sustavi odgovornosti za štetu. U tom se kontekstu ističu nužnost i važnost jedinstvenog tumačenja pretpostavki za primjenu pojedinog sustava odgovornosti za štetu te jedinstveno tumačenje drugih akcesornih pitanja iz područja prava osiguranja, kao i onih koja se odnose na ograničenje odgovornosti, a u odnosu na koja su u ovom radu izrađena tumačenja i njihova znanstvena analiza.

BIBLIOGRAFIJA

Knjige i poglavlja u knjigama:

1. Becher, H., *Kfz. Haftpflichtschaeden*, 14. izdanje, Heideberg – Karlsruhe, 1980., str. 8, prema Ćurković, M., *Komentar Zakona o obveznim osiguranjima u prometu*, Inženjerski biro d.d., Zagreb, 2013., str. 96.
2. Bolanča, D.; Amižić Jelovčić, P., *Pomorsko pravo*, Pravni fakultet u Splitu, Split, 2023.
3. Bolanča, D., *Pravo osiguranja Republike Hrvatske*, Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu, Split, 2017.
4. Brajković, V.; Čolović, I.; Filipović, V.; Jakaša, B.; Katičić, N.; Pallua, E.; Tomašić, V.; Triva, S., *Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi s napomenama i komentarskim bilješkama*, Narodne novine, Zagreb, 1981.
5. Crnić, I.; Matić, J., *Odštetno pravo, Zbirka sudskih rješidbi o naknadi i popravljanju štete s napomenama i propisima*, drugo bitno izmijenjeno i dopunjeno izdanje, Zgombić & Partneri plus, Zagreb, 2004.
6. Ćorić, D., The Meaning and Use of Term Ship in the Croatian Maritime Legislation, Zunarelli, S.; Musi, M. (ur.), *Current Issues in Maritime and Transport Law, Il Diritto Marittimo – Quaderni 2*, Bonomo Editore, Bologna, 2016., str. 299-335.

7. Ćurković, M., *Komentar Zakona o obveznim osiguranjima u prometu*, Inženjerski biro, Zagreb, 2013.
8. Ćurković, M., *Obvezna osiguranja u prometu*, Inženjerski biro, Zagreb, 2007.
9. Gorenc, V.; Belanić, L.; Momčinović, H.; Perkušić, A.; Pešutić, A.; Slakoper, Z.; Vuklelić, M.; Vukmir, B., *Komentar zakona o obveznim odnosima*, Narodne novine, Zagreb, 2014.
10. Ivković, Đ.; Terzić, B.; Maćešić, M., *Sudar pomorskih plovnih objekata: priručnik*, Piran – Split – Rijeka, 2008., str. 4-5, prema Tuhtan Grgić, I., Polje primjene imovinskopravnih odredbi Pomorskog zakonika s obzirom na objekte, Amižić Jelovčić, P. (ur.), *Zbornik radova 3. međunarodne znanstvene konferencije pomorskog prava »Suvremeni izazovi pomorske plovidbe« – ISCML Split 2021*, Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu, Split, 2021., str. 357.
11. Jakaša, B., *Sistem plovidbenog prava Jugoslavije*, četvrta knjiga, *Plovidbene nezgode*, 2. svezak, Narodne novine, Zagreb, 1990.
12. Jakaša, B., *Udžbenik plovidbenog prava*, Narodne novine, Zagreb, 1979.
13. Kačer, H.; Radolović, A.; Slakoper, Z., *Zakon o obveznim odnosima s komentarom*, Poslovni zbornik, Zagreb, 2006.
14. Padovan, A. V.; Skorupan Wolff, V., 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, Musi, M. (ur.), *The Ship: An Example of Legal Pluri-Qualification, Il Diritto Marittimo – Quaderni 3*, Bonomo Editore, Bologna, 2016., str. 249-277.
15. 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*, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 2018., str. 137-164
16. Padovan, A. V., Ugovorni odnosi i odgovornost za štetu u nautičkom turizmu, Luković, T. (ur.), *Nautički turizam Hrvatske (drugo dopunjeno i prerađeno izdanje)*, Redak, Split, 2024., str. 71-82.
17. Padovan, A. V., *Uloga pomorskog osiguranja u zaštiti morskog okoliša od onečišćenja s brodova*, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 2012.
18. *Pomorska enciklopedija*, 6. svezak, Jugoslavenski leksikografski zavod »Miroslav Krleža«, Zagreb, 1983.
19. Vrhovni sud Republike Hrvatske, *Izbor odluka 2/2008-235*, Narodne novine, Zagreb, 2008.

Članci:

1. Bolanča, D., Izvanugovorna odgovornost za smrt i tjelesne povrede kupača i drugih osoba u moru (vodi) koje prouzrokuje brod (usporedba bosansko-hercegovačkog i hrvatskog plovidbenog zakonodavstva), *Zbornik radova »Pravo, tradicija i promjene«*, Pravni fakultet Univerziteta u Istočnom Sarajevu, Istočno Sarajevo, 2020., str. 32-45.
2. 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*, god. 30 (2009.), br. 1, str. 221-243.
3. Ćorić, D.; Pajković, M., Autonomni brod – nova vrsta broda u pomorskom zakonodavstvu, Amižić Jelovčić, P. (ur.), *Zbornik radova 2. međunarodne znanstvene konferencije pomorskog prava »Suvremeni izazovi pomorske plovidbe« – ISCML Split 2018*, Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu, Split, 2018., str. 105-118.
4. Grabovac, I., Odgovornost brodara za štetne posljedice udara i osiguranje, *Osiguranje i privreda časopis za teoriju i praksu osiguranje*, br. 1-2 (siječanj – veljača), 1970., str. 26-32.
5. Marin, J., Pravo vlasništva na brodu, *Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu*, god. 47 (1997.), br. 4, str. 407-425.
6. Padovan, A. V.; Lobianco, R., A Comparative Study of Compulsory Wreck Removal under Croatian and Italian Maritime Law, *Revista de Derecho del Transporte (1889-1810)*, br. 30, 2022., str. 101-158.
7. Padovan, A. V.; Skorupan Wolff, V., Pomorskopravni institut uklanjanja podrtina – koncepcijska razmatranja i kritika pravnog uređenja u hrvatskom pomorskom pravu, *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, god. 50 (2011.), br. 165, str. 117-163.
8. Petrinović, R.; Skorupan Wolff, V., Yacht Charter Party Agreement According to Croatian Law, Ivošević, Š.; Vidan, P. (ur.), *Book of Proceedings, 8th International Maritime Science Conference*, Pomorski fakultet u Kotoru i Pomorski fakultet Sveučilišta u Splitu, Kotor, 2019., str. 505-511.
9. Primorac, Ž., Odgovornost vlasnika broda i brodara za štetu nastalu kupačima i drugim osobama u moru na području kupališta, Seršić, V. (ur.), *Zbornik radova »In memoriam prof. dr. sc. Vjekoslav Šmid« Aktualnosti pomorskog prava, prava mora i prava turizma*, Grad Rab i Pravni fakultet Split, Rab, 2012., str. 313-330.

10. Primorac, Ž., Zaštita kupača i drugih osoba u moru prema odredbama hrvatskih zakonskih i podzakonskih propisa pomorskog prava, *Zbornik radova Veleučilišta u Šibeniku*, god. 5 (2011.), br. 3-4, str. 21-38.
11. Skorupan Wolff, V., Koncept stvarne nadležnosti sudova u plovidbenim sporovima (analiza *de lege lata*), *Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci*, god. 39 (2018.), br. 2, str. 949-988.
12. Skorupan Wolff, V., Osobe ovlaštene ograničiti odgovornost za tražbine nastale iz ugovora o prijevozu stvari morem, *Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci*, god. 28. (2007.), br. 2, str. 973-1016.
13. Skorupan Wolff, V.; Padovan, A. V., Je li plovilo na vezu opasna stvar, a djelatnost marine opasna djelatnost?, *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, god. 61 (2022.), br. 176, str. 217-288.
14. Skorupan Wolff, V.; Padovan, A. V., Kritika važećeg i prijedlog novog pravnog uređenja vađenja i uklanjanja podrtina i potonulih stvari, *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, god. 51 (2012.), br. 166, str. 11-77.
15. Skorupan Wolff, V.; Padovan, A. V., Osobitosti prestanka i stjecanja prava vlasništva na podrtinama i potonulim stvarima, *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, god. 54 (2015.), br. 169, str. 89-143.
16. Skorupan Wolff, V.; Padovan, A. V., Postoje li elementi ostave u ugovorima o vezu u lukama nautičkog turizma?, Ćorić, D.; Radionov, N.; Čar, A. (ur.), *Zbornik radova 2. Međunarodne konferencije transportnog prava i prava osiguranja, INTRANSLAW Zagreb 2017.*, Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb, 2017., str. 313-353.
17. Skorupan Wolff, V.; Padovan, A. V., Smjernice za pravila odabir stvarno nadležnog suda u sporovima iz ugovora o vezu u marini te zakonski prijedlozi *de lege ferenda*, Amižić Jelovčić, P. (ur.), *Zbornik radova s 1. međunarodne znanstvene konferencije pomorskog prava »Suvremeni izazovi pomorske plovidbe« – ISCML Split 2016*, Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu, Split, 2017., str. 379-420.
18. Skorupan Wolff, V.; Padovan, A. V., Vađenje podrtina i potonulih stvari u svjetlu novele Pomorskog zakonika iz 2013. godine, *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, god. 56 (2017.), br. 171, str. 91-143.
19. Skorupan Wolff, V.; Petrinović, R., Međunarodna konvencija o uklanjanju podrtina, *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, god. 47 (2008.), br. 162, str. 109-134.

20. Skorupan Wolff, V., Vađenje i uklanjanje podrtina i potonulih stvari prema Prijedlogu zakona o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika iz 2018., *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, god. 58 (2019.), br. 173, str. 209-254.
21. Tuhtan Grgić, I., Polje primjene imovinskopravnih odredbi Pomorskog zakonika s obzirom na objekte, Amižić Jelovčić, P. (ur.), *Zbornik radova 3. međunarodne znanstvene konferencije pomorskog prava »Suvremeni izazovi pomorske plovidbe« – ISCML Split 2021*, Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu, Split, 2021., str. 333-379.

Propisi:

1. Direktiva 2009/20/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o osiguranju brodovlasnika za pomorske tražbine, SL L 131, 28. svibnja 2009.
2. International Maritime Organization, Status of IMO Treaties, Comprehensive Information on the Status of Multilateral Conventions and Instruments in Respect of which the International Maritime Organization or its Secretary-General Performs Depositary or Other Functions, 29. rujna 2021., https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Status%20-%202021.pdf (pristup 23. kolovoza 2024.).
3. Konvencija o međunarodnim pravilima o izbjegavanju sudara na moru, *Službeni list SFRJ*, br. 60/1975.
4. Međunarodna konvencija iz Nairobija o uklanjanju podrtina iz 2007. godine, *Narodne novine – Međunarodni ugovori*, br. 3/2017.
5. Odluka o objavljivanju mnogostranih međunarodnih ugovora kojih je Republika Hrvatska stranka na temelju notifikacija o sukcesiji, *Narodne novine – Međunarodni ugovori*, br. 1/1992.
6. Odluka o proglašenju Zakona o potvrđivanju Međunarodne konvencije o spašavanju, 1989., *Narodne novine – Međunarodni ugovori*, br. 9/1998.
7. Pomorski zakonik, *Narodne novine*, br. 181/2004, 76/2007, 146/2008, 61/2011, 56/2013, 26/2015, 17/2019.
8. Pravila za statutarnu certifikaciju pomorskih brodova, Opći propisi, *Narodne novine*, br. 15/2019.
9. Pravilnik o jahtama, brodicama i čamcima, *Narodne novine*, br. 13/2020.
10. Pravilnik o sigurnosti pomorske plovidbe u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske te načinu i uvjetima obavljanja nadzora i upravljanja pomorskim prometom, *Narodne novine*, br. 79/2013, 140/2014, 57/2015.

11. Pravilnik o uvjetima i načinu održavanja reda u lukama i na ostalim dijelovima unutarnjih morskih voda i teritorijalnog mora, *Narodne novine*, br. 72/2021.
12. Pravilnik o uvjetima za obavljanje djelatnosti iznajmljivanja plovila sa ili bez posade i pružanje usluge smještaja gostiju na plovilu, *Narodne novine*, br. 42/2017.
13. Zakon o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika, *Narodne novine*, br. 26/2015.
14. Zakon o izmjenama i dopunama Zakona o obveznim osiguranjima u prometu, *Narodne novine*, br. 155/2023.
15. Zakon o obveznim osiguranjima u prometu, *Narodne novine*, br. 151/2005, 36/2009, 75/2009, 76/2013, 152/2014, 155/2023.
16. Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi, *Službeni list SFRJ*, br. 22/1977.
17. Zakon o potvrđivanju Protokola iz 1996. kojim se mijenja i dopunjuje Konvencija o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976. godine, *Narodne novine – Međunarodni ugovori*, br. 12/2005.
18. Zakon o potvrđivanju (ratifikaciji) Konvencije o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine, *Narodne novine – Međunarodni ugovor*, br. 2/1992.
19. Zakon o vlasništvu i drugim stvarnim pravima, pročišćeni tekst, *Narodne novine*, br. 81/2015.

Sudska praksa:

1. Vs, Rev-2608/88 od 18. svibnja 1989., *Informator 3793*, primjer br. 37, prema Crnić, I., *Zakon o obveznim odnosima, Napomene, komentari, sudska praksa i abecedno kazalo pojmova*, četvrto, bitno izmijenjano i dopunjeno izdanje, Organizator, Zagreb, 2010., str. 1543.
2. Vs, Rev-3222/99 od 2. veljače 2002., prema Crnić, I., *Zakon o obveznim odnosima, Napomene, komentari, sudska praksa i abecedno kazalo pojmova*, četvrto, bitno izmijenjano i dopunjeno izdanje, Organizator, Zagreb, 2010., str. 1535.
3. Županijski sud u Varaždinu, Gž-605/08 od 8. travnja 2008.
4. Županijski sud u Varaždinu, stalna služba u Koprivnici, Gž 1240/2018-2 od 28. studenog 2019.
5. Županijski sud u Varaždinu, stalna služba u Koprivnici, Gž 292/2021-2 od 14. lipnja 2021.

Ostalo:

1. Adeel, H., What We Know About the Francis Scott Key Bridge Collapse in Baltimore, *The New York Times*, objavljeno 26. ožujka 2024., https://www.nytimes.com/2024/03/26/us/key-bridge-collapse-baltimore-what-to-know.html (pristup 12. lipnja 2024.).
2. Allianz osiguranje, Osiguranje od privatne odgovornosti, Uvjeti za osiguranje od privatne odgovornosti, Allianz Hrvatska d.d. 150-0218E, https://www.allianz.hr/content/dam/onemarketing/cee/azhr/privatni/hr/files/pdfs/docfinder/dom-i-odgovornost/osiguranje-od-privatne-odgovornosti/T8373-07_Uvjeti_za%20osiguranje_od_privatne%20odgovornosti_150-0218_web.pdf (pristup 25. svibnja 2024.).
3. Brod udario u trogirsku rivu i uništio cjevovod za Čiovo, *Portal Morski.HR*, objavljeno 20. svibnja 2024., https://www.morski.hr/radovi-u-trogiru-brod-udario-u-rivu-i-unistio-cjevovod/ (pristup 21. svibnja 2024.).
4. Hrvatski ured za osiguranje, Motorna vozila i osiguranje 2022., https://huo.hr/upload_data/site_files/182690626372177551168715651 3_motorna-vozila-i-osiguranje-2022.pdf (pristup 18. lipnja 2024.).
5. Jetsurf, Daske za surfanje na benzinski pogon, električni pogon, usporedba modela, https://jetsurf.com/ (pristup 11. lipnja 2024.).
6. Objavljena fotografija Britanca koji je pao s kruzera kod otoka Jabuke, *Novi list*, objavljeno 17. kolovoza 2024., https://www.novilist.hr/novosti/crna-kronika/objavljena-fotografija-britanca-koji-je-pao-s-kruzera-kod-otoka-jabuke/ (pristup 17. kolovoza 2024.).
7. Republika Hrvatska, Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, Uprava sigurnosti plovidbe, Godišnje izvješće o akcijama traganja i spašavanja na moru u 2022. godini s usporednom analizom, https://mmpi.gov.hr/UserDocsImages/dokumenti/MORE/USP/TiS/TiS%20Statistike/TiS-STAT%202023/MMPI%202022%20SAR%20REPORT%202022%2021-6_23.pdf (pristup 25. svibnja 2024.).
8. Strava! Žena ostala bez noge! Skočila u more pa ju zahvatio propeler, *Riportal*, objavljeno 24. srpnja 2024., https://riportal.net.hr/crna-kronika/strava-zena-ostala-bez-noge-skocila-u-more-pa-ju-zahvatio-propeler-brodice/461059/ (pristup 24. srpnja 2024.).
9. Uniqa osiguranje, Osiguranje plovila, Osiguranje od nezgode, https://www.uniqa.hr/fizicke-osobe/vozila-plovila/osiguranje-plovila/32 (pristup 7. lipnja 2024.).

Summary:

PRESUMPTIONS FOR THE APPLICATION OF CERTAIN SYSTEMS OF LIABILITY FOR LOSS OF LIFE AND PERSONAL INJURY TO SWIMMERS AND OTHER PERSONS IN THE SEA

Loss of life and personal injury to swimmers and other persons in the sea can be caused by various types of waterborne craft and seaworthy devices that are not waterborne craft in the sense of the Maritime Code (for example, windsurfing boards, paddleboards, surfboards, boards with a parachute (kiteboarding), electric surfboards, seabobs (underwater scooters), pedal boats, canoes, kayaks, scull boats (sandolini), towing tubes and various other devices used for sports and leisure), and, very rarely, but still possible, others maritime objects and wrecks and sunken objects. The application of the law depends on which object caused the loss of life or personal injury to the swimmer or other person in the sea. Three systems of rules on liability for damage can be applied. The first system consists of provisions of the Maritime Code on non-contractual liability of the shipowner and ship operator, and liability for loss of life and personal injury (Articles 808-810 of the Maritime Code). The second system is prescribed by the provisions of the Maritime Code on the recovery and removal of wrecks and sunken objects (Article 840c and Article 840g of the Maritime Code). The third system consists of provisions of the Civil Obligations Act on liability for damage (Articles 1045-1054 or Articles 1063-1067 of the Civil Obligations Act). A commentary and critical analysis of the presumptions for the application of certain systems of liability for damage is the topic of this paper. The theoretical foundations of presumptions relevant to the application of a particular system of liability for damage are studied, and their comparative analysis is conducted, which establishes their congruences, similarities and differences. With the aim of systematic analysis, possible scenarios of the occurrence of injurious events where the loss of life or personal injury to swimmers and other persons in the sea are caused are considered and precisely distinguished in order to observe and interpret certain specific presumptions that are decisive for the question of which system of rules on liability for damage should be applied in the specific case of liability for damage. Possible legal approaches to solving legal issues related to the interpretation of the presumptions for the application of a particular system of liability for damage are presented, and in relation to them a legal position is taken on how certain doubtful legal issues should be interpreted. The legal concept of "swimmers" is investigated and an examination made of who is to be included in the circle of "other persons in the sea" to whom the provisions of the Maritime Code on non-contractual liability for loss of life and personal injury are applied. The terms waterborne craft, wrecks, sunken objects, floating facility, offshore fixed objects and similar relevant terms are precisely described and analysed. The scope and reach of the phrase "apply to boats and other waterborne craft irrespective of their size and purpose"

is considered, which defines the field of application of the system of liability for damage provided for in the provisions of the Maritime Code on non-contractual liability for loss of life and personal injury. Legal issues that appear to be significant, open, and doubtful regarding the interpretation and application of the provisions on the limitation of liability for claims for death or personal injury to swimmers are studied. Aspects of insurance related to injurious events in which loss of life and personal injury to swimmers and other persons in the sea are caused are also analysed. It is concluded that legal regulations are characterised by completeness and systematicity; however, many specific legal issues related to the delimitation of certain systems of liability for damage, limitation of liability, and certain types of insurance contracts may be doubtful, and have not been dealt with in our legal theory or interpreted in jurisprudence. Interpretations of open legal issues and comments on legal provisions presented in this paper should contribute to an improvement in the implementation of regulations in practice and provide guidelines for the correct selection of law for specific non-contractual liability for damage due to the loss of life and personal injury to swimmers and other persons at sea.

Keywords: *swimmers; other persons in the sea; waterborne craft; vessels for sports and leisure; liability for damage; loss of life and personal injury to swimmers and other persons in the sea.*

POČETAK I TRAJANJE ROKA ZASTARE ZA ODŠTETNE TRAŽBINE OSIGURATELJA PREMA TREĆOJ ODGOVORNOJ OSOBI – MOŽE LI DRUKČIJE?

Dr. sc. GORDAN STANKOVIĆ*
Naslovna izv. prof. dr. sc. ADRIANA V. PADOVAN**

UDK 368.022(497.5)
368.23
347.275
347.131.2:347.426
DOI 10.21857/mjrl3uozj9
Izvorni znanstveni rad
Primljeno: 18. ožujka 2024.
Prihvaćeno za tisak: 15. svibnja 2024.

Subrogacija osiguratelja zauzima važno mjesto u pravu osiguranja. U hrvatskom pravnom sustavu, osiguratelj po isplati štete iz osiguranja na temelju zakona stupa u pravni položaj osiguranika prema štetniku. Ovo je posebno važan institut imovinskog osiguranja na temelju kojega osiguratelj koji je isplatio štetu iz osiguranja može tražiti naknadu te štete od štetnika do iznosa isplaćene osigurnine. Postupovni i materijalnopravni izazovi koji proizlaze iz ovog mehanizma često su izvor kompleksnih pravnih razmatranja, posebno s obzirom na početak i trajanje roka zastare subrogiranih odštetnih zahtjeva. Primjena instituta subrogacije osiguratelja u praksi otvara složena pravna pitanja, osobito kada se o zahtjevu osiguranika za naknadnu štete iz osiguranja vodi spor protiv osiguratelja, pa se pravomoćna sudska odluka u takvom sporu može očekivati tek godinama nakon osiguranikova podnošenja odštetnog zahtjeva. S druge strane, zakon propisuje da zastara osigurateljeve subrogirane tražbine protiv štetnika počinje kada i osiguranikova tražbina protiv

* Dr. sc. Gordan Stanković, Odvjetničko društvo Vukić, Jelušić, Šulina, Stanković, Jurcan & Jabuka,, Nikole Tesle 9/V – VI, 51000 Rijeka, e-adresa: gordan.stankovic@vukic-lawfirm.hr.

** Naslovna izv. prof. dr. sc. Adriana V. Padovan, viša znanstvena suradnica, Jadranski zavod Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti, Augusta Šenoe 4, 10000 Zagreb, e-adresa: avpadovan@hazu.hr. U vrijeme pisanja i objave ovog rada autorica se nalazi na Fulbrightovoj stipendiji za gostujuće znanstveno istraživanje na Pravnom fakultetu Sveučilišta Tulane, pri Centru za pomorsko pravo (New Orleans, Louisiana, SAD). Autorica zahvaljuje na financijskoj potpori za istraživanje u sklopu Fulbrightova programa koji sponzorira Državno tajništvo SAD-a. Stavovi izneseni u ovom radu isključivo su stavovi autora i ne predstavljaju službena stajališta Fulbrightova programa, Državnog tajništva SAD-a ili njegovih partnerskih organizacija.

štetnika te završava u isto vrijeme. Stoga ovdje postoji velika vjerojatnost da će za tražbinu prema odgovornoj osobi nastupiti zastara prije nego što se osiguratelj uopće subrogira u tu tražbinu. U ovom se članku analizira institut subrogacije osiguratelja, osobito s gledišta pomorskog osiguranja, a s posebnim osvrtom na pitanje zastare osiguratelјeve subrogirane tražbine. Ukazuje se na nekonzistentnost sudskih odluka te se suprotstavljaju argumenti za i protiv očuvanja postojećeg zakonskog uređenja instituta zastare kada je riječ o odštetnim zahtjevima subrogiranih osiguratelja. Rasprava uključuje zanimljive slučajeve iz sudske prakse, kritičku analizu zakonskih propisa, kao i komparativnopravna rješenja. Autori se zalažu za reformu relevantnih zakonskih odredaba, ističući potrebu za novim pravnim mehanizmima unutar postojećeg zakonodavnog okvira. Predlažu konkretne izmjene de lege ferenda *radi uspostavljanja veće pravne sigurnosti i bolje zaštite prava osiguratelja na subrogaciju uz očuvanje ravnoteže pravnih interesa uključenih strana.*

Ključne riječi: *ugovor o osiguranju; pomorsko osiguranje; subrogacija; zastara.*

1. UVOD

Subrogacija osiguratelja jedan je od ključnih instituta prava osiguranja. U hrvatskom pravu, slično kao i u mnogim komparativnopravnim sustavima, kada osiguratelj isplati štetu iz osiguranja on na temelju samog zakona stupa u pravni položaj osiguranika u odnosu na treće osobe odgovorne za štetu. Dakle, uz pretpostavku da je riječ o imovinskom osiguranju, tj. osiguranju koje počiva na načelu naknade štete, osiguratelj koji je isplatio odštetu iz osiguranja ima pravo potraživati naknadu te štete od štetnika do visine isplaćene osigurnine jer po samom zakonu na njega prelaze osiguranikova prava prema osobi koja je po bilo kojoj osnovi (ugovornoj ili izvanugovornoj) odgovorna za štetu.

Iako je riječ o široko prihvaćenom i ustaljenom pravnom institutu, subrogacija osiguratelja često rezultira složenim sudskim sporovima te u praksi otvara različita pravna pitanja oko kojih ponekad nema ujednačenog stava sudova i pravne doktrine.

Jedno od tih pitanja jest pitanje početka i trajanja roka zastare za subrogirane odštetne tražbine osiguratelja prema trećoj odgovornoj osobi. Ono se u praksi često pojavljuje u slučajevima kada je osiguratelјeva obveza isplate štete iz osiguranja sporna pa osiguranik sudskim putem potražuje tu isplatu od svog osiguratelja. U takvim se slučajevima pravomoćna sudska odluka o postojanju i visini obveze osiguratelja, u pravilu, može očekivati tek nakon višegodišnjeg suđenja, pa ako sud presudi u korist osiguranika tada do subrogacije osiguratelja dolazi tek isplatom osigurnine po pravomoćnoj sudskoj presudi. S druge

strane, zakonom je propisano da zastara osigurateljeve tražbine prema trećoj osobi odgovornoj za štetu počinje teći kada i zastara tražbine osiguranika prema toj osobi te završava u istom roku (ZOO, čl. 234. st. 6. i PZ, čl. 724. st. 4.). Po našim su zakonima zastarni rokovi relativno kratki. Opći zastarni rok za naknadu izvanugovorne štete je tri godine (subjektivni), odnosno pet godina (objektivni), za tražbine iz ugovora je pet godina, a posebnim propisima pomorskog i plovidbenog prava predviđeni su i mnogo kraći zastarni rokovi za različite vrste tražbina. Drugim riječima, u opisanim situacijama postoji velika vjerojatnost da će zastara tražbine osiguranika nastupiti prije same zakonske subrogacije osiguratelja pa osiguratelj više neće moći sudskim putem ostvariti svoje pravo na odštetu od osobe odgovorne za štetu.

Autori na primjerima iz prakse analiziraju moguće materijalnopravne i postupovne mehanizme koji bi u sklopu pozitivnopravnog uređenja i *de lege ferenda* mogli biti korisni za očuvanje prava osiguratelja na subrogaciju. Pritom suprotstavljaju argumente za i protiv očuvanja pravnog položaja subrogiranog osiguratelja, vodeći računa o pravnoj sigurnosti i ravnoteži među svim stranama ispripletenih obveznopravnih odnosa iz ugovora o osiguranju i odgovornosti za ugovornu, odnosno izvanugovornu štetu. Posebna se pozornost posvećuje specifičnim aspektima subrogacije osiguratelja iz ugovora o pomorskom osiguranju.

2. POZITIVNOPRAVNO UREĐENJE

2.1. Zakonska subrogacija osiguratelja

Opće zakonske odredbe o subrogaciji, a osobito o zakonskoj subrogaciji nalazimo u Zakonu o obveznim odnosima (u nastavku: ZOO)[1] (čl. 90. – 95.). Zakonska subrogacija općenito je predmetom čl. 91. ZOO-a koji u tom smislu predstavlja *lex generalis*. Prema tom članku, kada obvezu ispuni osoba koja ima neki pravni interes u tome, samim ispunjenjem obveze na nju prelazi vjerovnikova tražbina sa svim sporednim pravima. U posebnim odredbama ZOO-a propisana je subrogacija osiguratelja kao specifičan slučaj subrogacije. Ona se odnosi na osiguranje imovine i predviđa prijelaz prava prema osobi odgovornoj za štetu s osiguranika na osiguratelja do visine iznosa naknade isplaćene iz osiguranja (ZOO, čl. 963.[2]). Ovdje je riječ o posebnoj odredbi (*lex specialis*) koja se odnosi

[1] *Narodne novine*, br. 35/2005, 41/2008, 125/2011, 78/2015, 29/2018, 126/2021, 114/2022, 156/2022, 155/2023.

[2] ZOO, čl. 963. st. 1., 2. i 3. glase:

»(1) Isplatom naknade iz osiguranja prelaze na osiguratelja, po samom zakonu, do visine

na imovinska osiguranja, ali ne i na pomorsko osiguranje (arg. ZOO, čl. 923.). Posebnu odredbu o subrogaciji osiguratelja u pomorskom osiguranju nalazimo u Pomorskom zakoniku (u nastavku: PZ)[3] (čl. 723. st. 1.), a ona glasi: »Isplatom naknade iz osiguranja sva prava osiguranika prema trećim osobama, nastala u vezi sa štetom za koju je isplaćena naknada, prelaze na osiguratelja, ali najviše do isplaćene svote.« Stavak 3. tog članka propisuje: »Osiguranik je dužan osiguratelju, na njegov zahtjev, dati punu pomoć u ostvarivanju prava prema trećim osobama i izdati mu uredno popunjenu i potpisanu ispravu o ustupanju svojih prava.«

Smisao zakonskih odredaba o subrogaciji osiguratelja proizlazi iz načela naknade štete kao glavnog obilježja imovinskog osiguranja, uključujući pomorsko i druga transportna osiguranja. Svrha je imovinskog osiguranja zaštititi materijalni interes osiguranika. Iz osiguranja se naknađuje imovinska šteta koju je osiguranik pretrpio kao posljedicu osiguranog slučaja. Osiguranik ne može iz imovinskog osiguranja ostvariti dobit, pa ako postoji drugi izvor naknade štete (osoba odgovorna za štetu – štetnik) tada pravo na tu naknadu do visine isplaćene štete iz osiguranja prelazi s osiguranika na osiguratelja. Osiguranik, naime, ne može ostvariti dvostruku naknadu iste štete (tj. od osiguratelja i od štetnika).[4]

---

isplaćene naknade, sva osiguranikova prava prema osobi koja je po bilo kojoj osnovi odgovorna za štetu.

(2) Ako je krivnjom osiguranika onemogućen ovaj prijelaz prava na osiguratelja, u potpunosti ili djelomično, osiguratelj se oslobađa u odgovarajućoj mjeri svoje obveze prema osiguraniku.

(3) Prijelaz prava s osiguranika na osiguratelja ne može biti na štetu osiguranika, pa ako je naknada koju je osiguranik dobio od osiguratelja iz bilo kog 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.«

[3] *Narodne novine*, br. 181/2004, 76/2007, 146/2008, 61/2011, 56/2013, 26/2015, 17/2019. Odredbe PZ-a o ugovoru o pomorskom osiguranju primjenjuju se na sva pomorska osiguranja (pomorski kasko, pomorski kargo, odgovornost brodara, odgovornost brodopopravljača i servisera, osiguranje brodova u gradnji, osiguranje vozarine, prevoznine, troškova, osiguranje interesa založnih vjerovnika na brodu i sl.) te na druga slična osiguranja ako su sklopljena prema policama ili uvjetima uobičajenim za pomorska osiguranja (PZ, čl. 684.), tj. na osiguranje robe u prijevozu u svim granama prijevoza te na osiguranje zrakoplova i odgovornosti zračnog prijevoznika (v. čl. 126. Zakona o obveznim i stvarnopravnim osiguranjima u zračnom prometu, *Narodne novine*, br. 132/1998, 63/2008, 134/2009, 94/2013).

[4] Matijević, B., Pravo subrogacije osiguratelja, *Hrvatski časopis za osiguranje*, br. 1, 2019., str. 12-13, dostupno na https://hrcak.srce.hr/223360 (pristup 13. svibnja 2024.). Slično je i u komparativnoj doktrini. Primjerice, vidi Merkin, R.; Durmuş, A. N., Subrogation and Maritime Claims, NUS Law Working Paper No. 2022/018, NUS Centre for Maritime Law Working Paper 22/06, *National University of Singapore Faculty of Law Legal Studies Working*

Naknada iz osiguranja ne može premašiti osigurljiv interes, tj. osiguranik iz osiguranja može dobiti samo naknadu materijalne štete koju stvarno trpi. Ostvarenje naknade štete od osobe odgovorne za štetu isključuje mogućnost naknade te štete od osiguratelja i obrnuto.[5]

Istodobno, subrogacija osiguratelja u skladu je i s načelom odštetnog prava prema kojemu je osoba koja drugome prouzroči štetu dužna naknaditi tu štetu. Ovo odštetno načelo počiva u samom temelju instituta subrogacije osiguratelja. Prema tome, osiguranje predstavlja izvor naknade štete u posljednjoj instanci, a za naknadu štete primarno uvijek odgovara štetnik, tj. obveza plaćanja naknade štete, u konačnici, mora biti na štetniku.[6]

Do subrogacije dolazi kada osiguratelj isplati štetu iz osiguranja. To je uglavnom ujednačen stav u komparativnopravnim sustavima i u skladu je s načelom pravičnosti u obveznopravnim odnosima.[7] U hrvatskom pravu, isplatom naknade štete iz osiguranja osiguranik gubi, a osiguratelj stječe aktivnu obveznopravnu i procesnu legitimaciju prema osobi odgovornoj za štetu, u visini isplaćene naknade.[8]

2.2. Obveza osiguranika na očuvanje osigurateljeva prava subrogacije

Obveza je osiguranika sačuvati osigurateljevo pravo subrogacije. Ako osiguranik prekrši tu obvezu, npr., ne sačuva zastarni rok pa osiguratelj izgubi mogućnost namirenja subrogirane tražbine, osiguratelj ima pravo umanjiti naknadu štete iz osiguranja u odgovarajućoj mjeri uz uvjet da je na strani osiguranika

Paper Series, 25. listopada 2022., str. 2, dostupno na https://ssrn.com/abstract=4257360 ili na http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.4257360 (pristup 2. studenog 2023.).

[5] Stav je Vrhovnog suda Republike Hrvatske (u nastavku: VSRH) da osiguranikova prava po samom zakonu prelaze na osiguratelja isplatom naknade iz osiguranja do visine isplaćene naknade, pa osiguranik ne može zahtijevati istu naknadu od osobe odgovorne za štetu, neovisno o tome što osiguratelj nije od odgovorne osobe zahtijevao naknadu isplaćenog iznosa (VSRH II Rev-16/91, 16. travnja 1991.). Vidi Pavić, D., *Ugovorno pravo osiguranja*, Tectus, Zagreb, 2009., str. 315.

[6] Slično Merkin, R.; Durmuş, A. N., Subrogation and Maritime Claims, *op. cit*., str. 3.

[7] Vidi Pavić, D., *Ugovorno pravo osiguranja*, *op. cit*., str. 313 i dalje, str. 543 i dalje; Merkin, R., Durmuş, A. N., Subrogation and Maritime Claims, *ibid*.; Errington, M. *et al*., *Subrogated Recoveries – Asia Pacific*, RPC Premier Law, Reynolds Porter Chamberlain LLP, London / Bristol / Hong Kong / Singapore, 2022., dostupno na https://www.rpc.co.uk/-/media/rpc/files/perspectives/insurance-and-reinsurance/rpc-subrogated-recoveries_subrogation-brochure.pdf (pristup 2. studenog 2023.); Beurier, J. P. (ur.), *Droits Maritimes*, 3. izdanje, Dalloz, Pariz, 2014., str. 593-594; Velika Britanija: Marine Insurance Act, 1906, čl. 79., Francuska: Code des assurances, čl. L. 172-31; Italija: Codice civile 1942, n. 262, čl. 1916., Portugal: Decreto-Lei n.º 72/2008, čl. 136.

[8] Pavić, D., *Ugovorno pravo osiguranja*, *op. cit*., str. 545.

postojao određeni stupanj krivnje za kršenje ove obveze. Važno je napomenuti da po tom pitanju između ZOO-a i PZ-a postoje stanovite razlike. Prema PZ-u, potrebno je da je osiguranik tu obvezu prekršio namjerno ili iz krajnje nepažnje (čl. 719. st. 2. t. 3. i st. 4.). Prema ZOO-u, na strani osiguranika traži se postojanje krivnje što uključuje i običnu nepažnju. Bez obzira na iznesenu razliku, ovdje je očito na djelu materijalnopravni mehanizam koji štiti poziciju osiguratelja. Konkretno, ako je osiguranik prekršio obvezu očuvanja osigurateljeva prava subrogacije, u parnici koju osiguranik vodi protiv osiguratelja, osiguratelj može istaknuti prigovor kršenja te obveze. U tom postupku osiguratelj može ustati i protutužbom protiv osiguranika za naknadu štete zbog osiguranikova kršenja ove obveze.

Ovdje se postavlja pitanje različitih ishoda u situacijama gdje je osiguranik radi očuvanja osigurateljeva prava subrogacije pravodobno pokrenuo parnicu protiv odgovorne osobe, ali je radi ostvarenja svojih prava iz police osiguranja pokrenuo i parnicu protiv osiguratelja. Naime, ako u bilo kojoj od tih dviju parnica bude usvojen tužbeni zahtjev, kakav će to učinak imati na drugu parnicu? Budući da osiguranik ne može dobiti naknadu dva puta, tj. iz dva različita izvora (i od štetnika i od svog osiguratelja), bilo bi logično jednu od dvije parnice prekinuti do pravomoćnog okončanja druge. Ako do prekida ne dođe, onda bi se tužbeni zahtjev trebao odbiti u parnici koja nije pravomoćno okončana. U slučaju da osiguranik najprije uspije s tužbom protiv osiguratelja, to bi automatski značilo da se zastarni rok ne bi sačuvao u korist osiguratelja jer bi osiguraniku u drugoj parnici (onoj protiv odgovorne osobe) tužbeni zahtjev morao biti odbijen, pa podnošenje tužbe u toj parnici ne bi imalo učinak prekida zastare (ZOO, čl. 242.).

2.3. Zastara osigurateljeve subrogirane tražbine

Općenito, zastarom prestaje pravo zahtijevati ispunjenje obveze, a ona nastupa kada protekne zakonom određeno vrijeme u kojem je vjerovnik mogao zahtijevati ispunjenje obveze (ZOO, čl. 214.).

Opći zastarni rok za tražbine za naknadu štete iznosi tri godine od dana kada je oštećenik doznao za štetu i za osobu koja je uzrokovala štetu, ali najviše pet godina od nastanka štete (ZOO, čl. 230.). U pomorskopravnim i transportnopravnim odnosima odgovornosti za štetu često su propisani i mnogo kraći posebni zastarni rokovi. Tako, npr., tražbine na temelju odgovornosti za sudar brodova, tražbine putnika u pomorskom prijevozu i tražbina za nagradu

za spašavanje zastarijevaju za dvije godine.[9] Tražbine protiv prijevoznika za štetu na robi u pomorskom prijevozu zastarijevaju za jednu godinu.[10]

Općenito, zastara subrogiranog odštetnog zahtjeva osiguratelja protiv odgovorne osobe uređena je općim odredbama ZOO-a koje se primjenjuju na sve vrste osiguranja. Članak 234. ZOO-a, kao opća odredba o rokovima zastare kod ugovora o osiguranju, u st. 6. propisuje: »Zastara tražbine koja pripada osiguratelju prema trećoj osobi odgovornoj za nastupanje osiguranog slučaja počinje teći kad i zastara tražbine osiguranika prema toj osobi i navršava se u istom roku.«

Općenito vrijedi da se zastara prekida podnošenjem tužbe i svakom drugom vjerovnikovom radnjom poduzetom protiv dužnika pred sudom ili drugim nadležnim tijelom radi utvrđivanja, osiguranja ili ostvarenja tražbine (ZOO, čl. 241.).

Prema čl. 242. ZOO-a, smatra se da prekid zastare nije nastupio ako vjerovnik odustane od tužbe ili radnje koju je poduzeo. Također se smatra kako nije bilo prekida ako vjerovnikova tužba ili zahtjev bude odbačen ili odbijen, ili ako određena mjera osiguranja bude stavljena izvan snage (ZOO, čl. 242.).

U skladu s čl. 245. st. 1. ZOO-a, zastara nakon prekida počinje teći iznova, a vrijeme koje je proteklo prije prekida ne računa se u zastarni rok. Ako je do prekida zastare došlo zbog podnošenja tužbe, tada zastara počinje teći iznova od dana kada je spor okončan ili završen na neki drugi način (ZOO, čl. 245. st. 3.). Zastara koja nakon prekida počinje iznova teći navršava se kada protekne onoliko vremena koliko je zakonom određeno za zastaru koja je prekinuta (ZOO, čl. 245. st. 6.).

PZ predviđa i posebnu odredbu o zastari osigurateljeve subrogirane tražbine (čl. 724. st. 4.) koja je ustvari istovjetna citiranoj odredbi čl. 234. st. 6. ZOO-a te glasi: »Zastara potraživanja koje pripada osiguratelju prema trećoj osobi odgovornoj za nastupanje osiguranog slučaja počinje teći kad i zastara potraživanja osiguranika prema toj osobi i navršava se u istom roku.«

Čini se da nema dvojbe o tome kako tumačiti zakonske odredbe o zastari osigurateljeve subrogirane tražbine. Izričito je propisano kako zastarni rok za osiguratelja počinje teći upravo kada i zastara osiguranikove tražbine te se navršava u istom roku. Stoga bi bilo netočno i bez uporišta u zakonu tumačiti kako zastarni rok za tražbinu subrogiranog osiguratelja počinje teći tek po subrogaciji, tj. po isplati štete iz police osiguranja. Ipak, u praksi hrvatskih sudova postoje i takve sudske odluke.[11] U komparativnom prikazu ukazuje se i na sličan ishod

[9] Vidi PZ, čl. 757. i 788.

[10] Vidi PZ, čl. 673.

[11] Vidi poglavlje 3. *infra*.

jedne odluke portugalskog Vrhovnog suda pravde[12] te na slično rješenje kojem se priklonio Vrhovni sud u Kini.[13]

Smisao odredaba o zastari počiva u pravnoj sigurnosti za dužnika, a vjerovniku nalaže agilnost u ostvarivanju svojih prava *(vigilantibus iura)*. Drugim riječima, ako vjerovnik pravodobno ne poduzima potrebne pravne radnje radi zaštite svojih prava, može izgubiti mogućnost da ta prava poslije ostvari sudskim putem. To znači da vjerovnik ne smije biti pasivan kada je u pitanju njegovo pravo na naplatu tražbine. Pravni je sustav uređen tako da štiti one koji su budni i aktivni u ostvarivanju svojih prava.

3. PRIMJERI IZ SUDSKE PRAKSE

3.1. Subrogirani zahtjev pomorskog osiguratelja protiv osobe odgovorne za štetu

U predmetu koji je u prvom stupnju rješavao Trgovački sud u Splitu, a zatim u žalbenom postupku Visoki trgovački sud RH, radilo se o osiguranju broda na remontu prema uvjetima osiguranja brodograđevnih rizika.[14] Kao osiguranik na polici osiguranja bio je naveden vlasnik broda. Šteta je nastala kao posljedica prodora vode i naplavljivanja tijekom nevremena dok se brod nalazio na morskom vezu u brodogradilištu radi obavljanja radova preinake. Vlasnik broda kao osiguranik prijavio je štetu svom osiguratelju koji je odštetni zahtjev osiguranika otklonio poričući njegov temelj i visinu. Stoga vlasnik broda ustaje tužbom protiv osiguratelja radi isplate po polici osiguranja. Po toj se tužbi postupak odvija sporo i u vrijeme pred nastupanje zastare prema osobama odgovornim za štetu tek je u inicijalnoj fazi.

U međuvremenu, kako bi pokušao izbjeći rizik da njegov odštetni zahtjev prema osobama odgovornima za štetu padne u zastaru, osiguratelj ustaje tužbom protiv tih štetnika (brodogradilišta i tehničkog menadžmenta broda) tvrdeći da je šteta nastala zbog propusta brodogradilišta da valjano pripremi brod za nevrijeme koje je bilo prognozirano i zbog propusta tehničkog menadžera koji je propustio osigurati minimalan broj članova posade na brodu tijekom obavljanja radova. Naime, do prodora vode u brod i naplavljivanja broda došlo je kroz nezatvoreni oplatni ventil na cjevovodu otpadnih voda i kroz otvorena brodska okna na boku broda tijekom nevremena, u potpunoj odsutnosti članova posade.

[12] Vidi poglavlje 5.3. *infra*.

[13] Vidi poglavlje 5.4. *infra.*

[14] TS Split 3 P-69/2018-20, 27. ožujka 2019.; VTS 35 Pž-3723/2019-2, 15. prosinca 2021.

U tom je postupku osiguratelj podnio tužbu dan prije proteka trogodišnjeg zastarnog roka (arg. ZOO, čl. 230. st. 3. u vezi s čl. 228. i PZ, čl. 724. st. 4.), znajući da u trenutku podnošenja tužbe još nije subrogacijom stekao odštetnu tražbinu. Osiguratelj to tako i objašnjava u tužbi, ističući da se tužba podnosi isključivo kako bi se izbjegla zastara odštetnog zahtjeva te predlaže sudu da prekine parnični postupak do pravomoćnog okončanja parnice između osiguranika i osiguratelja, uz argument da je postojanje obveze osiguratelja kao tužitelja po polici osiguranja bitno prethodno pitanje za ocjenu osnovanosti predmetnog subrogiranog odštetnog zahtjeva osiguratelja protiv štetnika. Jasno je da je osiguratelj tako pokušao prekinuti zastaru u odnosu na odgovorne osobe.

Sudovi su pravomoćno odbili tužbeni zahtjev osiguratelja zbog nedostatka aktivne legitimacije, smatrajući kako do subrogacije nije došlo jer nije bilo isplate po polici osiguranja, uz dodatno obrazloženje da »…zakon ne priznaje tužbe koje se podnose samo radi izbjegavanja eventualnih, mogućih, budućih procesnih posljedica, tj. 'opreza radi'…«.[15]

Pri tome sudovi nisu usvojili prijedlog osiguratelja za prekid postupka do pravomoćnog okončanja parnice između osiguranika i osiguratelja, ali nisu obrazložili tu svoju odluku.[16]

3.2. Subrogirani zahtjev osiguratelja automobilskog kaska protiv štetnika i osiguratelja odgovornosti štetnika

U predmetima povodom subrogiranih odštetnih zahtjeva osiguratelja kaska motornih vozila protiv štetnika i njihovih osiguratelja odgovornosti uglavnom je ustaljen stav Vrhovnog suda Republike Hrvatske kako zastara osiguratelje-ve tražbine prema trećoj osobi odgovornoj za nastupanje osiguranog slučaja počinje teći kada i zastara tražbine osiguranika prema toj osobi te se navršava u istom roku. Sud tumači kako kod subrogacije osiguratelj »u cijelosti stupa u pravni položaj oštećenika, te potraživanje naknade štete zastarijeva u istim rokovima kao i prema samom oštećeniku«. Pritom Vrhovni sud potvrđuje odluke nižestupanjskih sudova koji su primijenili zastarni rok od tri godine od kada je oštećenik doznao za štetu i za osobu koja je počinila tu štetu.[17]

---

[15] VTS 35 Pž-3723/2019-2, 15. prosinca 2021.

[16] Prvostupanjski je sud samo lakonski ustvrdio kako u konkretnom slučaju nisu ispunjene pretpostavke iz čl. 213. ZPP-a.

[17] VSRH Rev 1275/11-2, 19. lipnja 2008.; VSRH Rev 1250/10-2, 3. studenog 2010.; VSRH Rev 1544/11-2, 31. ožujka 2015.

Zanimljivo je istaknuti odluku Vrhovnog suda pod poslovnim brojem Rev 1544/11-2 od 31. ožujka 2015. godine. U ovom je predmetu dopuštena revizija protiv drugostupanjske presude jer je odluka o sporu ovisila o rješenju materijalnopravnog pitanja važnog za osiguranje jedinstvene primjene zakona i ravnopravnosti građana, a pitanje je oblikovano kako slijedi: »Da li je za tužiteljevo potraživanje naknade štete koju je kao osiguratelj naknadio svom kasko osiguraniku po pitanju zastare mjerodavno odlučiti na temelju trogodišnjeg zastarnog roka…?«[18]

U ovom su predmetu nižestupanjski sudovi pogrešno primijenili odredbe ZOO-a o regresnom zahtjevu (ZOO, čl. 1109.) protiv solidarno odgovorne osobe i primijenili opći petogodišnji zastarni rok iz čl. 225. ZOO-a na slučaj subrogiranog zahtjeva kasko osiguratelja protiv osiguratelja odgovornosti štetnika (ZOO, čl. 963.).

Nedvojbeno je pravno shvaćanje Vrhovnog suda u ovim predmetima kako subrogirano potraživanje naknade štete koju je osiguratelj na temelju police osiguranja kaska motornog vozila isplatio svojem osiguraniku (oštećeniku) zastarijeva za tri godine od dana kada je oštećenik doznao za štetu i za osobu koja je učinila štetu prema čl. 230. ZOO-a, tj. taj rok počinje teći kada i zastarijevanje potraživanja osiguranika prema trećoj odgovornoj osobi i navršava se u istom roku (ZOO, čl. 234. st. 6.).[19]

Slično je Vrhovni sud zaključio i u predmetu pod poslovnim brojem Rev 2161/11-2 od 13. listopada 2015. godine. U ovom predmetu sud zastupa stav da na subrogirani zahtjev osiguratelja kaska motornog vozila protiv osiguratelja automobilske odgovornosti štetnika (ZOO, čl. 963. st. 1.) treba primijeniti trogodišnji zastarni rok za naknadu izvanugovorne štete (ZOO, čl. 230.) koji počinje i navršava se u istom roku kao i za oštećenika, tj. osiguranika (ZOO, čl. 234. st. 6.). Međutim, obrazloženje ove sudske odluke proturječno je jer je Vrhovni sud ovdje potvrdio odluke nižestupanjskih sudova koji su uvažili prigovor zastare i odbili odštetni zahtjev osiguratelja, ali su pritom početak tijeka zastare vezali uz dan kada je osiguratelj isplatio naknadu iz osiguranja. U konačnici, u konkretnom slučaju ne bi bilo sadržajne razlike, neovisno o početku računanja zastare jer je od dana isplate osigurnine do tužbe ionako proteklo više od tri godine.

[18] Riječ je o zastarnom roku iz čl. 230. st. 1. ZOO-a.

[19] VSRH Rev 1544/11-2, 31. ožujka 2015. Vidi također VSRH Gzz-98/02, 12. veljače 2003. i VSRH Rev-76/81, 26. svibnja 1982.

3.3. Regresni zahtjev osiguratelja odgovornosti (AO) protiv drugog odgovornog osiguratelja odgovornosti (AO) kada su u slučaju prometne nesreće vlasnici motornih vozila solidarno odgovorni za štetu trećim osobama

U predmetu pod poslovnim brojem Rev 670/12-2 od 20. siječnja 2016. godine, Vrhovni sud ocijenio je kako je riječ o regresnom potraživanju društva za osiguranje protiv drugog društva za osiguranje za štetu koju je tužitelj isplatio oštećenoj putnici kao solidarni dužnik (s tuženim osiguratelјem) na temelju zakonske odredbe ZOO-a koja propisuje da za štetu koju pretrpe treće osobe, vlasnici motornih vozila solidarno odgovaraju.[20] Pritom je sud ocijenio da se o nastupanju zastare odlučuje primjenom odredbe ZOO-a koja propisuje da potraživanja zastarijevaju za pet godina ako zakonom nije određen neki drugi zastarni rok.[21] Sud je također utvrdio da taj zastarni rok počinje teći prvog dana nakon dana kada je solidarno odgovorni osiguratelj isplatio naknadu štete trećoj osobi.

Ova je odluka zanimljiva za našu analizu s obzirom na to da preinačuje drugostupanjsku presudu kojom je odbijen tužbeni zahtjev kao neosnovan jer je žalbeni sud po mišljenju Vrhovnog suda pogrešno primijenio zastarni rok od tri godine[22] i zakonsku odredbu o zastari subrogirane osiguratelјeve tražbine prema kojoj zastarijevanje potraživanja osiguratelja prema osobi odgovornoj za štetni događaj počinje teći kada počinje i zastarijevanje potraživanja osiguranika prema toj osobi i završava u istom roku.[23]

U konkretnom je slučaju Vrhovni sud utvrdio kako tužitelj (osiguratelj automobilske odgovornosti) nije isplatio štetu svom osiguraniku, nego oštećenoj putnici u automobilu kao trećoj osobi.[24] Osiguratelj je po mišljenju Vrhovnog suda isplatio naknadu štete kao solidarni dužnik na temelju zakona, a ne na temelju ugovora sklopljenog s oštećenom stranom pa ima pravo regresa od drugog osiguratelja automobilske odgovornosti.[25]

Slijedom navedenog, Vrhovni sud zaključio je da zastarijevanje potraživanja tužitelja prema osiguratelju osobe koja je odgovorna za štetni događaj zastarijeva u općem zastarnom roku od pet godina jer za naknadu štete koju osiguratelj isplati trećoj osobi oštećenoj u štetnom događaju nije propisan neki drugi zastarni rok. Stoga, prema mišljenju Vrhovnog suda, nema mjesta primjeni

[20] Vidi čl. 1069. i 1072. ZOO-a.

[21] Vidi opći zastarni rok iz čl. 225. ZOO-a.

[22] Vidi čl. 230. st. 1. ZOO-a.

[23] Vidi čl. 234. st. 6. ZOO-a.

[24] Vidi čl. 1069. st. 4. ZOO-a.

[25] Vidi čl. 1109. ZOO-a.

zakonske odredbe o zastari subrogirane tražbine osiguratelja protiv osiguratelja odgovornosti štetnika.[26]

Slobodni smo primijetiti kako u ovom predmetu postoji prostor i za drukčije tumačenje relevantnog materijalnog prava. Naime, sud tretira tužbeni zahtjev jednog osiguratelja automobilske odgovornosti protiv drugog osiguratelja automobilske odgovornosti kao regresni zahtjev među solidarno odgovornim dužnicima pozivajući se na odredbu ZOO-a o solidarnoj odgovornosti vlasnika dvaju (ili više) motornih vozila prema trećim osobama za štetu prouzročenu pogonom tih vozila (današnji čl. 1069. st. 3. ZOO-a). Po našem mišljenju, u ovom predmetu za pravni odnos među osigurateljima automobilske odgovornosti nije odlučna isključivo citirana odredba ZOO-a. Ovdje nije riječ o regresnom potraživanju među solidarno odgovornim vlasnicima motornih vozila, nego o potraživanju jednog osiguratelja automobilske odgovornosti (osiguratelj A) protiv drugog osiguratelja automobilske odgovornosti (osiguratelj B) za naknadu dijela štete koju je trećoj oštećenoj osobi isplatio osiguratelj A, a za koju je solidarno odgovoran osiguranik osiguratelja B (vlasnik vozila B). Po našem mišljenju, stoga, ovdje nije riječ o regresnom, nego o subrogiranom zahtjevu osiguratelja A jer se radi o izvedenom pravu osiguratelja A protiv vlasnika vozila B kao štetnika koji je zajedno s osiguranikom A sudjelovao u prouzročenju štete. Subrogirana tražbina osiguratelja A koja se izvodi iz zakonskog regresnog prava njegova osiguranika A u odnosu na solidarno odgovornog štetnika – vlasnika vozila B (današnji čl. 1069. st. 3. ZOO-a), nastala je trenutkom isplate štete trećoj oštećenoj osobi na temelju ugovora o osiguranju automobilske odgovornosti i zakonskih odredaba o obveznom osiguranju automobilske odgovornosti koje predviđaju mogućnost izravne tužbe protiv osiguratelja i izravne isplate osigurnine trećoj oštećenoj osobi.[27] Čini se da je Vrhovni sud jednostavno precrtao pravni položaj osiguranika A i B, kao solidarno odgovornih vlasnika motornih vozila kojima je prouzročena šteta, na njihove osiguratelje A i B. Po našem viđenju ovdje se radi o subrogiranoj tražbini osiguratelja A i njegovoj izravnoj tužbi protiv osiguratelja B čiji je osiguranik B odgovoran za dio štete koju je osiguratelj A isplatio izravno oštećenoj osobi. Ipak, doktrina i praksa Vrhovnog suda priklanja se tumačenju prema kojemu se

[26] VSRH Rev 670/12-2, 20. siječnja 2016.

[27] U ovom se predmetu štetni događaj (prometna nesreća) dogodio 25. travnja 2001. godine, pa je po našem mišljenju u konkretnom slučaju trebalo primijeniti odredbe tada važećeg Zakona o osiguranju (*Narodne novine*, br. 46/1997, 116/1999, 11/2002), tj. čl. 87. o pravu treće oštećene osobe na izravnu tužbu i o subrogacijskom pravu osiguratelja koji je isplatio štetu za koju nije bio u obvezi. Danas odgovarajuće zakonske odredbe nalazimo u čl. 11. i čl. 14. Zakona o obveznim osiguranjima u prometu (*Narodne novine*, br. 151/2005, 36/2009, 75/2009, 76/2013, 152/2014, 155/2023).

osiguratelji odgovornosti solidarno odgovornih vlasnika vozila nalaze u pravnom položaju koji sadržajno odgovara općoj odredbi prava regresa isplatitelja (ZOO, čl. 1109.), iako u sudskoj praksi ovo tumačenje nije sasvim ujednačeno.[28]

Za potrebe ovog rada važno je istaknuti da se instituti regresa i subrogacije osiguratelja bitno razlikuju, iako ih se terminološki u praksi osiguranja često miješa ili poistovjećuje.[29] Ipak, među njima postoji i određena sličnost, što znači da u oba slučaja osigurateljeva tražbina nastaje u trenutku isplate štete za koju postoji odgovornost neke druge osobe. Kako za regresne tražbine osiguratelja nema posebnih zakonskih odredbi o zastari, primjenjuje se opći zastarni rok od pet godina koji se računa od dana isplate štete iz osiguranja. Za razliku od toga, na temelju posebnih odredaba ZOO-a i PZ-a, zastara subrogirane osigurateljeve tražbine ne računa se od dana isplate štete iz osiguranja, nego od dana kada počinje zastarijevanje potraživanja osiguranika prema osobi odgovornoj za nastanak štetnog događaja i završava u istom roku jer je riječ o osigurateljevoj tražbini koja je izvedena iz osiguranikova prava na naknadu štete od štetnika.

4. POSTOJI LI RJEŠENJE *DE LEGE LATA*?

Razmotrimo najprije postoje li prema današnjem stanju zakonodavstva kakva rješenja za uvodno opisanu situaciju. Od tri potencijalna rješenja koja se iznose u nastavku, dva su postupovne, a jedno je materijalnopravne naravi.

4.1. Prvo postupovno rješenje – osiguranik tuži štetnika, a osiguratelj naknadno stupa na njegovo mjesto

U čl. 719. st. 2. t. 3. PZ propisuje da je u slučaju nastupa osiguranog rizika osiguranik dužan osigurati pravo na naknadu štete od odgovorne osobe. Kako bi ispunio ovu svoju obvezu, osiguranik je dužan podnijeti tužbu protiv štetnika prije isteka zastarnog roka jer će inače snositi negativne posljedice. Naime, u čl.

[28] Vidi Matijević, B., Subrogacija i regres u osiguranju, *IUS-INFO*, 17. studenog 2015., https://www.iusinfo.hr/strucni-clanci/subrogacija-i-regres-u-osiguranju, (pristup 6. svibnja 2024.); Jakovina, D., Regresni zahtjevi s osvrtom na zastaru, *Aktualnosti hrvatskog zakonodavstva i pravne prakse: građansko, trgovačko, radno i procesno pravo u praksi, Godišnjak 18*, Organizator, Zagreb, 2011., str. 110.

[29] Za opširniju raspravu o razlikovanju instituta regresa i subrogacije u osiguranju i opsežan pregled hrvatske sudske prakse, na ovu temu vidi Matijević, B., Subrogacija i regres u osiguranju, *op. cit*. Vidi također Nižić-Peroš, J., Personalna subrogacija u odnosu prema pravu regresa osiguratelja i ustupanju tražbine – cesiji, *Oeconomica Jadertina*, god. 11 (2021.), br. 1, str. 79-90.

719. st. 4. PZ predviđa: »Ako osiguranik za trajanja osiguranja namjerno ili iz krajnje nepažnje onemogući ostvarenje prava na naknadu štete od osobe odgovorne za štetu, osiguratelj može od naknade iz osiguranja odbiti svotu u visini štete koju je zbog toga pretrpio.«

Što će se dalje dogoditi ako osiguranik savjesno postupi i uloži tužbu protiv odgovorne osobe, a u parnici između osiguranika i osiguratelja bude presuđeno da je osiguratelj dužan isplatiti osiguraniku naknadu po polici? Može li osiguratelj stupiti u pravnu poziciju osiguranika kao tužitelja u već započetoj parnici protiv odgovorne osobe? O tom pitanju treba konzultirati Zakon o parničnom postupku (u nastavku: ZPP)[30] koji u čl. 192. st. 3. i 4. propisuje:

»3. Nakon što se tuženik upustio u raspravljanje o glavnoj stvari, umjesto tužitelja može u parnicu stupiti novi tužitelj samo ako tuženik na to pristane.

4. Osoba koja stupa u parnicu umjesto stranke mora primiti parnicu u onom stanju u kakvu se ona nalazi u trenutku kad u nju stupa.«

Kako proizlazi iz netom citirane odredbe, za stupanje druge osobe na mjesto tužitelja postoji jedan uvjet i jedno ograničenje.

Uvjet je pristanak tuženika na subjektivnu preinaku tužbe. Pritom je riječ o apsolutnom uvjetu, u smislu da sud ne može odlučiti drukčije, čak ni ako bi to smatrao svrhovitim. Mala je vjerojatnost da će štetnik kao tuženik dati pristanak za stupanje osiguratelja u parnicu. Štoviše, on će se ovom svojom mogućnošću veta koristiti kao obranom u parničnom postupku, tj. on najvjerojatnije neće dati pristanak za stupanje osiguratelja u parnicu. Istodobno, tužba osiguranika kao originalnog tužitelja morat će se odbiti jer je tražbina koja je predmetom parnice osiguraniku namirena iz osiguranja.

Naposljetku, čak i kada bi stupanje osiguratelja na mjesto tužitelja u postojećoj parnici naišlo na pristanak tuženika, postoji ograničenje koje se sastoji u tome što osiguratelj tada mora primiti parnicu u onom stanju u kojemu se ona nalazi u trenutku njegova stupanja u nju. To može uslijediti u kasnoj fazi postupka kada osiguratelj više ne može utjecati na dokazni postupak ili neke druge bitne elemente postupka. Međutim, osiguratelj bi eventualne negativne posljedice ovog ograničenja mogao donekle prevladati koristeći se svojim pravom da se u istu parnicu u ranijoj fazi uključi kao umješač (ZPP, čl. 206. *et seq*.). Takva bi intervencija u parnicu za osiguratelja, kao osobu s pravnim interesom u sporu,

[30] *Službeni list SFRJ*, br. 4/1977, 36/1977, 6/1980, 36/1980, 43/1982, 69/1982, 58/1984, 74/1987, 57/1989, 20/1990, 27/1990, 35/1991; *Narodne novine*, br. 53/1991, 91/1992, 58/1993, 112/1999, 88/2001, 117/2003, 88/2005, 02/2007, 84/2008, 96/2008, 123/2008, 57/2011, 148/2011, 25/2013, 89/2014, 70/2019, 80/2022, 114/2022, 155/2023.

bila moguća i prije isplate osigurnine, tj. prije same subrogacije, u bilo kojoj fazi postupka i neovisno o pristanku parničnih stranaka.

Slična je situacija i u slučaju kada bi se osiguratelj koji želi ostvariti svoju subrogiranu tražbinu i njegov osiguranik kao oštećenik našli u položaju tužitelja suparničara (ZPP, čl. 196.). Tada ZPP predviđa kako do zaključenja prethodnog postupka može uz tužitelja (npr. oštećenika) pristupiti novi tužitelj (npr. oštećenikov osiguratelj), ali nakon što se tuženik upustio u raspravljanje o glavnoj stvari bez njegova pristanka ne može uz tužitelja pristupiti novi tužitelj (ZPP, čl. 196. st. 3.). Ova zakonska odredba, također, propisuje kako osoba koja pristupa tužbi mora primiti parnicu u onom stanju u kojem se ona nalazi kada ona stupa u nju (ZPP, čl. 196. st. 4.).

Ovdje treba napomenuti da su citirane odredbe st. 3. čl. 192. i st. 3. čl. 196. ZPP-a koje subjektivnu preinaku tužbe na strani tužitelja nakon tuženikova upuštanja u raspravljanje o glavnoj stvari uvjetuju pristankom tuženika uvedene novelom Zakona o parničnom postupku iz 2003. godine.[31] Čizmić smatra kako su obje izmjene inspirirane stavom da se tužba može subjektivno preinačiti nakon što se tuženik upustio u raspravljanje o glavnoj stvari samo uz njegovu suglasnost,[32] što je, kako navodi, u skladu s općim pravilom da je za promjenu subjektivnog i objektivnog identiteta, nakon upuštanja tuženika u raspravljanje o glavnoj stvari, nužno potreban njegov pristanak.[33] Pojašnjava kako je citiranim odredbama zakonodavac želio prevladati do tada u praksi dvojbeno pitanje je li za tzv. sukcesivnu aktivnu subjektivnu kumulaciju potreban pristanak tuženika.[34]

4.2. Drugo postupovno rješenje – osiguratelj tuži štetnika i prekida se postupak

Ako bismo usvojili argument da osiguratelj ima pravni interes tužiti osobu odgovornu za štetu i prije isplate osigurnine, a radi očuvanja prava na ostvarenje subrogirane tražbine u slučaju da sud u parnici koju oštećeni osiguranik vodi protiv osiguratelja bude uspješan, onda bi u parnici po osigurateljevoj tužbi protiv odgovorne osobe imalo smisla tražiti prekid postupka do pravomoćnog okončanja parnice između osiguranika i osiguratelja. To je zato što pitanje postojanja ili

[31] Zakon o izmjenama i dopunama Zakona o parničnom postupku, *Narodne novine*, br. 117/2003.

[32] Čizmić, J., Preinaka tužbe, *Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci*, god. 28 (2007.), br. 1, str. 29.

[33] *Ibid*., str. 29, 30.

[34] *Ibid*.

nepostojanja obveze osiguratelja na isplatu po polici predstavlja bitno prethodno pitanje za utvrđivanje prava osiguratelja na naknadu prema štetniku. Dakle, prekid postupka mogao bi se tražiti na temelju čl. 213. ZPP-a koji u t. 1. propisuje kako će sud odrediti prekid postupka ako je odlučio da sam ne rješava o prethodnom pitanju.

Prethodno pitanje definirano je u čl. 12. ZPP-a. Prema toj odredbi, prethodno pitanje jest pitanje o postojanju nekog prava ili pravnog odnosa o kojemu sud još nije donio odluku, a o čijem prethodnom rješenju ovisi konačna odluka suda u parnici.

Kako proizlazi iz čl. 213. t. 1. ZPP-a, određivanje prekida postupka ovisi o diskrecijskoj odluci suda, pa osiguratelji ne mogu pouzdano računati na to. U poglavlju 3.1. opisano je kako se sudovi postavljaju u vezi s ovakvim pokušajem rješavanja problema.

4.3. Materijalnopravno rješenje – osiguranik ustupa svoju tražbinu osiguratelju

Kako je već navedeno, čl. 723. st. 1. PZ-a predviđa kako »isplatom naknade iz osiguranja sva prava osiguranika prema trećim osobama, nastala u vezi sa štetom za koju je isplaćena naknada, prelaze na osiguratelja, ali najviše do isplaćene svote«. Stavak 3. toga članka propisuje kako je osiguranik »dužan osiguratelju, na njegov zahtjev, dati punu pomoć u ostvarivanju prava prema trećim osobama i izdati mu uredno popunjenu i potpisanu ispravu o ustupanju svojih prava«.

U smislu prethodno navedenog, osiguratelj može zahtijevati od osiguranika da mu prije isteka zastarnog roka ustupi (cedira) tražbinu za naknadu štete prema štetniku, pozivajući se na čl. 723. st. 3. PZ-a. Međutim, ta je odredba (barem sistemski promatrano) vezana uz subrogaciju. Naime, ona se nalazi u tom članku koji uređuje subrogaciju pa ju je logično tumačiti tako da obveza koja proizlazi iz nje vrijedi tek u kontekstu isplate osigurnine i subrogacije.

Čak i logički promatrajući, teško je očekivati da će osiguranik cedirati svoju tražbinu protiv štetnika u korist osiguratelja prije nego što mu osiguratelj isplati osigurninu. Naime, ako je cedira, on prestaje biti vjerovnikom te tražbine, a tada bi njegova situacija postala nezavidna, pogotovo ako bi tužba bila odbijena u sporu po njegovoj tužbi protiv osiguratelja. Time bi bila stvorena financijska neravnoteža u korist osiguratelja, a na štetu osiguranika.

Stoga bi ovakva cesija nužno trebala biti popraćena daljnjim sporazumom između osiguratelja i osiguranika, prema kojemu će (ako osiguranikova tužba prema osiguratelju bude odbijena, a osigurateljeva tužba prema štetniku usvojena) osiguratelj isplatiti osiguraniku ono što uspije sudski naplatiti od štetnika na temelju cedirane tražbine.

Ovakav aranžman očito iziskuje dosta koordinacije i dobre volje između osiguranika i osiguratelja, a to vjerojatno neće biti moguće u okolnostima gdje je osiguratelj odbio osiguranikov zahtjev za isplatu po polici, što je dovelo do sudskog spora.

4.4. Zaključak – rješenja *de lege lata*

Stoga se može zaključiti kako postojeći pozitivnopravni mehanizmi koji bi se možda mogli upotrijebiti za rješavanje opisanog problema ne nude pouzdana rješenja jer ovise o okolnostima nad kojima osiguratelj nema kontrole (ponašanje štetnika, diskrecijske ovlasti suda, (ne)susretljivost osiguranika i sl.).

5. KOMPARATIVNOPRAVNA RJEŠENJA

5.1. Common law

Od najranije faze razvoja osiguranja, sudovi zemalja pravne tradicije *common lawa* priznaju načelo da je osiguranje krajnja instanca za obeštećenje, pa ako postoji alternativni izvor obeštećenja, rizik prvenstveno leži na tom izvoru.[35] Merkin pojašnjava kako su u realizaciji toga načela moguća tri scenarija. Prema prvom scenariju osiguranik ostvaruje naknadu štete od štetnika prije nego što potražuje osigurninu, i tada više nema pravo tražiti naknadu iste štete od osiguratelja. Prema drugom scenariju osiguranik ostvaruje naknadu štete iz osiguranja i ne potražuje naknadu od štetnika, te osiguratelj na temelju subrogacije može ostvarivati osiguranikovo pravo naknade štete protiv štetnika pa rizik naknade štete ostaje na štetniku koji je za nju primarno odgovoran. Prema trećem scenariju, ako osiguranik primi naknadu iz osiguranja, a zatim mu i štetnik naknadi istu štetu, osiguratelj ima pravo tražiti od osiguranika povrat osigurnine plaćene na ime štete čiju je naknadu osiguranik ostvario od štetnika jer je riječ o stjecanju bez osnove.[36] Ističe se kako je opća svrha subrogacije osiguratelja da financijske

[35] Merkin, R., *Marine Insurance – A Legal History*, *Vol. 1*, Edward Elgar Publishing, Cheltenham, UK / Northamptnon MA, USA, 2021., str. 139-141.

[36] *Ibid*.

posljedice štete, u konačnici, terete štetnika kao osobu koja je primarno odgovorna za štetu.[37]

U sustavima pravne tradicije *common lawa,* osiguratelj mora isplatiti naknadu iz osiguranja kako bi stekao pravo subrogacije, a na temelju subrogacije ne može potraživati više od onoga što je isplatio kao naknadu štete iz osiguranja.[38]

Subrogacija je obično propisana zakonskim odredbama koje predviđaju da osiguratelj isplatom naknade iz osiguranja stupa u pravni položaj osiguranika prema trećim osobama do visine isplaćene naknade.[39]

Na odštetni se zahtjev prema osobi odgovornoj za štetu uvijek primjenjuje jedinstveni zastarni rok koji vrijedi za osnovni pravni odnos između osiguranika (oštećenika) i štetnika. Dakle, isti zastarni rok vrijedi i za osiguranika i za subrogiranog osiguratelja te počinje i završava u isto vrijeme.[40] Slično pravno rješenje nalazimo u pravnim sustavima Engleske i Walesa, SAD-a, Kanade, Australije, Novog Zelanda, Hong Konga, Indije, Singapura i u drugim zemljama pravne tradicije *common lawa*.[41]

Po engleskom pravu, subrogacija osiguratelja ne znači i njegovo samostalno procesno pravo na tužbu. Ona ne mijenja identitet pravnog odnosa odgovornosti

---

37 Mukherjee, P. K., Windfall in the Law of Subrogation: Marine Insurance in Motion, Mukherjee, P. K.; Meija, M. Q. Jr.; Xu, J. (ur.), *Maritime Law in Motion*, Springer, Cham, 2020., str. 565.

38 Merkin, R.; Dumus, A. N., Subrogation and Maritime Claims, *op. cit*., str. 10.

39 Vidi Marine Insurance Act, 1906 (UK), čl. 79.; Marine Insurance Act, 1993 (Kanada), čl. 81.; Marine Insurance Act, 1909 (Australija), čl. 85.; Marine Insurance Act, 1906 (Singapur), čl. 79. i dr. Za komparativnu analizu subrogacije osiguratelja u Engleskoj, SAD-u, Kanadi i Australiji vidi Noussia, K., *The Principle of Indemnity in Marine Insurance Contracts: A Comparative Approach*, Springer-Verlag, Berlin / Heidelberg, 2007., str. 215-244. O subrogaciji osiguratelja u Engleskoj i Walesu, Australiji te raznim državama Azije i Oceanije vidi Errington, M. *et al*., *Subrogated Recoveries – Asia Pacific*, *op. cit*.

40 Gilman, J.; Templeman, M.; Blanchard, C.; Hopkins, P.; Hart, N., *Arnould: Law of Marine Insurance*, 19. izdanje, Thomson Reuters, London, 2018., str. 1679.

41 Vidi Errington, M. *et al*., *Subrogated Recoveries – Asia Pacific*, *op. cit*. Posebno za pravno uređenje zastare subrogirane osigurateljeve tražbine u SAD-u, Kanadi i Australiji vidi Noussia, K., *The Principle of Indemnity…, op. cit*., str. 234-241. Posebno o tome u pravnom sustavu SAD-a vidi presudu žalbenog federalnog suda SAD-a za drugi okrug u New Yorku u predmetu *St. Paul Fire & Marine Insurance Co. v. United States Lines Co.*, 258 F.2d 374 (2d Cir.1958); posebno o tome u pravnom sustavu Kanade vidi presude žalbenog suda u Ontariju u predmetima *Tree-Techol Tree Technology v. Via Rail Canada Inc*., 2017 ONSC 755, dostupno na https://ztgh.com/wp-content/uploads/2022/07/Tree-Techol_Tree_Technology_v._Via_Rail_Canada_Inc.pdf (pristup 21. svibnja 2024.) i *Kinectrics Inc. v. FCL Fisker Customs & Logistics Inc*., 2020 ONSC 6748, dostupno na https://www.canlii.org/en/on/onsc/doc/2020/2020onsc6748/2020onsc6748.html#document (pristup 21. svibnja 2024.).

za štetu. Samo osiguranik kao oštećenik ima aktivnu procesnu legitimaciju prema osobi odgovornoj za štetu, čak i kada je već primio naknadu iz osiguranja.[42] Subrogirani osiguratelj ne može samostalno tužiti štetnika. On to može učiniti u ime osiguranika koji je dužan dopustiti osiguratelju korištenje njegova imena u tužbi protiv treće osobe odgovorne za štetu.[43] Jedini način da subrogirani osiguratelj stekne samostalno procesnopravno ovlaštenje za tužbu protiv štetnika jest da mu osiguranik to pravo prenese cesijom.[44] U odsustvu osiguranikove suradnje, osiguratelj radi ostvarenja svojeg prava na subrogaciju može u vlastito ime pokrenuti postupak tužbom protiv osiguranika kojom će obuhvatiti i štetnika, pri čemu je predmet tužbe protiv osiguranika zahtjev za ispunjenje osiguranikove obveze podnošenja tužbe protiv osobe odgovorne za štetu, odnosno za autorizaciju osigurateljeva korištenja osiguranikovim imenom u tužbi protiv štetnika.[45] Kako pravo na subrogaciju nastaje po isplati štete iz osiguranja, u slučaju spora između osiguranika i osiguratelja o postojanju obveze osiguratelja na isplatu štete odgodit će i subrogaciju osiguratelja, pa ako u tom razdoblju osiguratelj pokuša ostvariti naknadu štete od štetnika na temelju subrogacije koja još nije nastupila, tužba osiguratelja će biti preuranjena, osim ako se kao glavni tužitelj *(dominus litis)* ne legitimira osiguranik. Osiguratelj stječe pravo, na temelju subrogacije kao *dominus litis*, utužiti štetnika u ime osiguranika ili preuzeti od osiguranika vođenje već započete parnice protiv štetnika tek kada u cijelosti ispuni svoju obvezu prema osiguraniku u skladu s uvjetima police osiguranja. Ako bi osiguranik po subrogaciji odbio dopustiti osiguratelju da se služi njegovim imenom u parnici, osiguratelj bi ga na to mogao sudskim putem prisiliti podnošenjem tužbe na temelju *equitya.*[46] [47]

---

[42] Opširnije o subrogaciji u engleskom pravu pomorskog osiguranja vidi Gilman, J. *et al*., *Arnould: Law of Marine Insurance*, *op. cit*., str. 1669-1720, a osobito o tome da osiguratelj nema vlastito procesnopravno ovlaštenje tužiti štetnika vidi na str. 1678; Gürses, Ö., *Marine Insurance Law*, 3. izdanje, Routledge, Oxon / New York, 2023., str. 397-434; Noussia, K., *The Principle of Indemnity…*, *op. cit*., str. 215-230; vidi također Pavić, D., *Ugovorno pravo osiguranja*, *op. cit*., str. 546.

[43] Gürses, Ö., *Marine Insurance Law*, *op. cit*., str. 411.

[44] Noussia, K., *The Principle of Indemnity*…, *op. cit*., str. 224.

[45] Gilman, J. *et al*., *Arnould: Law of Marine Insurance*, *op. cit*., str. 1678.

[46] *Equity* je u angloameričkim pravnim sustavima poseban izvor prava. Odnosi se na određeni skup pravnih lijekova i povezanih postupaka u građanskom pravu. Doktrine i postupci po *equityu* razlikuju se od onih predviđenih zakonskim propisima ili u *common lawu*. Sud će obično dodijeliti pravnu zašitu po *equityu* kada su zakon i *common law* nedostatni ili neprimjereni da bi ispunili načelo pravičnosti u konkretnom predmetu. Ako tužitelj zahtjeva prisilno ispunjenje specifične činidbe, sudovi obično takav zahtjev prihvaćaju po *equityu*. Vidi LII Legal Information Institute, Wex, Cornell Law School, prosinac 2022., https://www.law.cornell.edu/wex/equity (pristup 21. svibnja 2024.).

[47] Gilman, J. *et al*., *Arnould: Law of Marine Insurance*, *op. cit*., str. 1694-1695.

Slično pravno uređenje imaju i druge zemlje *common lawa*, npr., Australija, Novi Zeland, Hong Kong, Indija i Singapur.[48]

Pravno uređenje subrogacije osiguratelja u SAD-u nalikuje onom u engleskom pravu, ali je situacija nešto složenija jer se pravo koje uređuje ugovore o osiguranju, uključujući i pomorsko osiguranje, razlikuje u pojedinim državama SAD-a. Ipak, može se općenito konstatirati da se na subrogiranog osiguratelja po američkom pravu primjenjuje isti zastarni rok koji se primjenjuje na osnovni pravni odnos odgovornosti za štetu između osiguranika kao oštećenika i štetnika. Opće je pravilo da osiguratelj tek isplatom naknade štete iz osiguranja stječe pravo subrogacije, i to samo do visine isplaćene naknade.[49] Za razliku od engleskog prava, po pravu SAD-a osiguratelj može tužiti štetnika na temelju subrogacije u svoje vlastito ime[50] ili u ime osiguranika.[51] Prema federalnom zakonu koji uređuje parnični postupak,[52] ako je tužba podnesena u ime osiguranika, a do subrogacije osiguratelja dođe naknadno po isplati štete iz osiguranja, osiguratelj može sudu podnijeti zahtjev da ga se uključi u postojeću parnicu kao novog tužitelja kako bi preuzeo osiguranikov procesnopravni položaj i ostvario pravo na naknadu štete od tuženog štetnika. Podnošenjem takvog zahtjeva ne pokreće se nova parnica, nego osiguratelj ostvaruje subrogirano pravo na naknadu štete od štetnika u prvotnoj parnici pokrenutoj u ime osiguranika, čak i ako je osigurateljev zahtjev za

[48] Errington, M. *et al*., *Subrogated Recoveries – Asia Pacific*, *op. cit*.

[49] Za pravno uređenje subrogacije osiguratelja u SAD-u vidi Noussia, K., *The Principle of Indemnity…*, *op. cit*., str. 234-237; Buglass, L. J., *Marine Insurance and General Average in the United States*, 3. izdanje, Cornell Maritime Press, Centerville, Maryland, 1991., str. 441-452; Schoenbaum, T. J., *Admiralty and Maritime Law*, *Vol. 2*, 6. izdanje, Thomson Reuters, St. Paul, Minnesota, 2018., str. 525-526; Sanchez, J. L., Civil Procedure – Subrogation – Subrogated Insurer's Joinder in Action against Third-Party Tortfeasor May not be Disclosed to Jury: *Safeco Insurance Company of America v. United States Fidelity & (and) Guaranty Co.*, *New Mexico Law Review*, god. 16 (1986.), br. 1, str. 120-127; Entman, J. F., Compulsory Joinder of Compensating Insurers: Federal Rule of Civil Procedure 19 and the Role of Substantive Law, *Case Western Reserve Law Review*, god. 45 (1994.), br. 1, str. 1-81, dostupno na https://scholarlycommons.law.case.edu/caselrev/vol45/iss1/3 (pristup 8. studenog 2023).

[50] Djelovanjem procesnopravnog pravila o stvarno zainteresiranoj stranci (engl. *real party in interest*), osiguratelj tuži na temelju subrogacije u svoje vlastito ime ako je u potpunosti obeštetio osiguranika u skladu s uvjetima osiguranja. Vidi The Federal Rules of Civil Procedure, 2023., pravilo br. 17(a), dostupno na https://www.uscourts.gov/sites/default/files/civil_federal_rules_pamphlet_dec_1_2023.pdf (pristup 21. svibnja 2024.). Vidi također Noussia, K., *The Principle of Indemnity…*, *op. cit*., str. 235.

[51] Force, J. S.; Friedel, S. F. (ur.), *Benedict on Admiralty*, *Vol. 1*, § 191 [e], Matthew Bender & Company, Inc., LexisNexis Group, New York, 2024.

[52] The Federal Rules of Civil Procedure, 2023., *op. cit*., vidi osobito pravilo br. 24 (o intervenciji u parnicu).

takvu intervenciju podnesen nakon isteka zastarnog roka.[53] Nadalje, u parnici koju osiguranik vodi protiv osiguratelja za naknadu štete iz osiguranja, osiguratelj može zahtijevati od suda da se štetnika uvuče u parnicu kao novog tuženika.[54] Podnošenjem takvog zahtjeva prekida se zastara osigurateljeva subrogiranog odštetnog zahtjeva protiv štetnika, unatoč tomu što u tom trenutku do subrogacije osiguratelja još nije došlo, tj. ona bi mogla nastupiti tek kada bi osiguratelj platio štetu iz police osiguranja po presudi povodom glavne tužbe osiguranika protiv osiguratelja.[55] Slično tomu, iako osiguratelj u načelu nema pravo tužiti treću osobu štetnika prije subrogacije do koje dolazi isplatom štete iz osiguranja, on može u parnici u kojoj je osiguranik tužio i njega i štetnika protutužbom zahtijevati naknadu od štetnika na temelju svoga prava na subrogaciju.[56]

U Kanadi, slično kao i po engleskom pravu, osiguratelj svoje pravo na subrogaciju ostvaruje tužbom protiv štetnika u ime osiguranika, ali za svoju korist. Članak 152. kanadskog Zakona o osiguranju[57] propisuje da osiguratelj pri isplati ili preuzimanju obveze za isplatu iz police osiguranja stupa u sva prava osiguranika na naknadu štete od treće osobe i može podnijeti tužbu u ime osiguranika za ostvarenje tih prava, a kada ostvareni iznos naknade od štetnika nakon odbitka troškova postupka nije dovoljan za potpuno obeštećenje, taj se iznos dijeli između osiguratelja i osiguranika u omjeru u kojem su oni sami snosili gubitak ili štetu. Posebno kada je riječ o pomorskom osiguranju, u skladu s čl. 81. kanadskog Zakona o pomorskom osiguranju, osiguratelj se subrogira u sva prava i pravne lijekove osiguranika za naknadu štete protiv treće odgovorne osobe kada u potpunosti obešteti osiguranika u skladu s policom osiguranja. Pravo subrogacije ovlašćuje ga da pokrene postupak protiv štetnika u ime osiguranika. Ako osiguranik nije dobio punu odštetu iz osiguranja, npr., zbog isključenja pojedinih šteta iz osiguranja ili zbog primjene odbitne franšize, osiguravatelj nema pravo upravljati parnicom kao *dominus litis*. To pravo tada

---

53 Force, J. S.; Friedel, S. F. (ur.), *Benedict on Admiralty*, *Vol. 1*, § 191 [e], *op. cit*. Tako i Hecker, A. C., Jr., Subrogation—Potential Defenses, *The Forum (American Bar Association. Section of Insurance, Negligence and Compensation Law)*, god. 18 (1983.), br. 4, str. 626-627.

54 The Federal Rules of Civil Procedure, 2023., *op. cit*., vidi pravilo br. 14 i presudu žalbenog federalnog suda SAD-a za drugi okrug u New Yorku u predmetu *St. Paul Fire & Marine Insurance Co. v. United States Lines Co*., *op. cit*. u bilj. 41.

55 *St. Paul Fire & Marine Insurance Co. v. United States Lines Co*., *ibid.*

56 Noussia, K., *The Principle of Indemnity…*, *op. cit*., str. 235. Vidi presudu žalbenog federalnog suda SAD-a za peti okrug u New Orleansu u predmetu *Blasser Bros., Inc. v. Northern Pan-American Line*, 628 F.2d 376 (5th Cir. 1980).

57 Insurance Act, 1990 (Kanada), dostupno na https://www.ontario.ca/laws/statute/90i08#BK149 (pristup 21. svibnja 2024.).

zadržava osiguranik koji će samostalno angažirati i instruirati odvjetnika te odlučivati o sudbini parnice. Pri tom je u obvezi postupati u dobroj vjeri i s dužnom pažnjom prema osiguratelju, vodeći računa o očuvanju njegova prava na subrogaciju. Iznos naknade štete ostvaren u parnici protiv štetnika, kada osiguranik nije u cijelosti obeštećen iz osiguranja, dijeli se između osiguratelja i osiguranika u omjeru u kojem su oni sami snosili gubitak ili štetu.[58] Prema pravilima parničnog postupka[59] subrogirani osiguratelj može zatražiti dopuštenje od suda da se pridruži kao dodatna stranka u postupku naknade štete koji već teče između osiguranika kao tužitelja i štetnika. Dovoljno je da dokaže kako ima interes u predmetu postupka na temelju subrogacije. Odlučujući o prijedlogu osiguratelja, sud će razmotriti hoće li intervencija neopravdano odgoditi ili prejudicirati ostvarivanje prava stranaka u postupku te ga može dodati kao stranku u postupku ako je to pravedno.[60] Dakle, osigurateljevo uključenje u parnicu donekle ovisi o diskreciji suda. U predmetu za naknadu štete pred žalbenim sudom u Ontariju između osiguranika, tj. oštećenika kao tužitelja i štetnika, sud je odbio zahtjev subrogiranog osiguratelja koji je tražio da ga se uključi u parnicu i da se tužbeni zahtjev za naknadu štete preinači tako da se poveća za iznos koji je osiguranik primio od osiguratelja na ime naknade iz osiguranja. Sud je tako odlučio jer je ustanovio da je osiguratelj podnio zahtjev za intervenciju u postojeću parnicu po isteku roka zastare tražbine za naknadu štete protiv štetnika i zbog toga što je smatrao da osiguratelj nema interes u postojećem postupku jer je osiguranik utužio samo neosigurani dio štete, dakle, samo iznos koji nije uspio ostvariti iz police osiguranja. Sud je smatrao da u odnosu na osigurateljevu subrogiranu tražbinu osiguranikova tužba nije prekinula zastarni rok jer osiguranik nije utužio subrogirani iznos tražbine. Sud je također smatrao da u odsustvu preciznijih odredbi ugovora o osiguranju po samom zakonu osiguranik nije u obvezi izmijeniti svoj tužbeni zahtjev protiv štetnika tako da u njega uključi i iznos koji je primio kao naknadu iz osiguranja. Sud je konstatirao kako se osiguratelj doista subrogirao u prava osiguranika do visine iznosa isplaćenog iz osiguranja, ali je propustio podnijeti pravodoban tužbeni zahtjev za naknadu toga iznosa od štetnika te je njegova tražbina protiv štetnika zastarjela.[61] U drugom predmetu pred istim žalbenim sudom u Ontariju stav je suda da kada dva subrogirana osiguratelja pokrenu svaki svoju parnicu

[58] Noussia, K., *The Principle of Indemnity…*, *op. cit*., str. 237.

[59] Courts of Justice Act, R.R.O. 1990, Regulation 194, Rules of Civil Procedure, dostupno na https://www.ontario.ca/laws/regulation/900194#BK97 (pristup 21. svibnja 2024.).

[60] *Ibid*., pravilo br. 13.

[61] *Tree-Techol Tree Technology v. Via Rail Canada Inc*., *op. cit*. u bilj. 41.

za naknadu štete od štetnika i svaki za svoj dio štete, u ime osiguranika, a za svoju korist, i kada obje tužbe proizlaze u bitnome iz iste činjenične osnove, onda ranije pokrenuta parnica prekida zastaru i u odnosu na kasniji tužbeni zahtjev drugog subrogiranog osiguratelja.[62]

Prema tome, što se tiče početka i završetka računanja zastarnog roka u odnosu na tužbu subrogiranog osiguratelja, situacija u pravnim sustavima *common lawa* vrlo je slična kao i u hrvatskom pravu. Međutim, bitna je razlika u tome što u sustavima *common lawa*, bez obzira na subrogaciju, nema promjene identiteta osnovnog pravnog odnosa odgovornosti za štetu između osiguranika kao oštećenika i štetnika. Osiguranik kao oštećenik ima vlastito procesno pravo na tužbu protiv štetnika za naknadu štete, bez obzira na to je li primio naknadu iz osiguranja za tu štetu. Subrogirani osiguratelj služi se aktivnom procesnom legitimacijom svoga osiguranika te može tužiti u njegovo ime ili mu se može pridružiti u tužbi protiv osobe odgovorne za štetu u bilo kojoj fazi postupka, što ne ovisi o tuženikovu pristanku. U slučaju spora između osiguratelja i osiguranika, tuženi osiguratelj može i uvući štetnika u parnicu kao dodatnog tuženika pa će sud u istom postupku odlučivati o obvezi osiguratelja iz ugovora o osiguranju, kao i o obvezi štetnika iz osnovnog odnosa odgovornosti za štetu, te će presudom raspodijeliti iznose naknade štete koje je štetnik dužan platiti subrogiranom osiguratelju za osigurani dio štete, odnosno osiguraniku kao oštećeniku za neosigurani dio štete. Opisane promjene u subjektima parničnog postupka nisu vremenski ograničene na početnu fazu parnice niti ovise o pristanku aktualnih parničnih stranaka. Tužba osiguranika protiv štetnika za naknadu štete koja je inače pokrivena osiguranjem prekida jedinstveni zastarni rok koji se odnosi i na subrogiranog osiguratelja, pa ako osiguranik pravodobno tuži štetnika, osigurat će i procesnopravnu zaštitu subrogirane tražbine osiguratelja. Dakle, u praksi najčešće jedan te isti sud odlučuje i o osiguranom i neosiguranom odštetnom

[62] *Kinectrics Inc. v. FCL Fisker Customs & Logistics Inc., op. cit*. u bilj. 41. U ovom su predmetu pokrenute dvije parnice povodom jednog štetnog događaja. Prvu je pokrenuo kargo osiguratelj u ime osiguranika kao vlasnika robe za naknadu štete na robi protiv ugovornog i stvarnog prijevoznika, a drugu je pokrenuo imovinski osiguratelj za naknadu štete isplaćene iz police osiguranja na ime gubitka zbog prekida poslovanja, u ime istog tužitelja (vlasnika oštećene robe) i protiv istih štetnika (prijevoznika). Dakle, obje tužbe proizašle su iz iste činjenične osnove, u ime istog tužitelja (osiguranika), ali za račun dva različita subrogirana osiguratelja, jer imovinski osiguratelj koji je pokrenuo drugu parnicu nije mogao utjecati na kargo osiguratelja da preinači svoj tužbeni zahtjev u prvoj parnici tako da uključi i zahtjev za naknadu štete zbog prekida poslovanja. Vidi također Datt, R.; Nadeau, M.-P., *Kinectrics v. FCL Fisker et al*.: Novel Limitation Period Arguments for Subrogation Insurers, WeirFoulds LLP, 4. siječnja 2021., https://www.weirfoulds.com/kinectrics-v-fcl-fisker-et-al-novel-limitation-period-arguments-for-subrogation-insurers (pristup 21. svibnja 2024.).

zahtjevu protiv osobe odgovorne za štetu u jedinstvenom parničnom postupku što je u interesu pravne sigurnosti, ujednačenosti sudske prakse i ekonomičnosti sudskih postupaka. S druge strane, po hrvatskom pravu subrogirana osiguranateljeva tražbina izvedena je iz materijalnopravnog položaja osiguranika, ali osiguratelj ima vlastito i zasebno procesnopravno ovlaštenje tužiti osobu koja je odgovorna za štetu. Zbog ovog svojevrsnog rascjepa između izvedenog materijalnopravnog i vlastitog procesnopravnog položaja subrogiranog osiguratelja, osiguratelj ostaje uskraćen za znatan dio procesnopravne zaštite svoga zakonskog prava na subrogaciju. Iako u materijalnopravnom smislu osiguratelj subrogacijom stupa u pravni položaj osiguranika, on ujedno ne može »naslijediti« i osiguranikov procesnopravni položaj tužitelja u sporu protiv štetnika kojim je prekinut tijek zastare tražbine iz osnovnog odnosa odgovornosti za štetu. Tako se pobija sama svrha subrogacije osiguratelja kao jednog od ključnih pravnih instituta imovinskog osiguranja.

5.2. Francuska

Prema francuskom pravu, trenutkom isplate naknade iz osiguranja na osiguratelja prelaze (do visine isplaćene osigurnine) sva prava osiguranika proizašla iz štete pokrivene osiguranjem (*Code des assurances*, čl. L. 172-31). Osiguratelj može uspjeti sa subrogiranom tužbom samo ako je isplatio osigurninu, osim ako ne postoji izričita ugovorna subrogacija, tj. cesija prava. Opće je načelo u francuskom pravu da se nitko ne može nepravedno (bez osnove) obogatiti na tuđi račun. Na osiguratelja, stoga, ne može subrogacijom prijeći više prava nego što ih je oštećeni osiguranik imao prema štetniku, pa se tako na osiguranateljevu tražbinu primjenjuje i isti zastarni rok, što znači isti početak i kraj zastarnog roka. Nakon što osiguranik bude obeštećen iz ugovora o osiguranju, on više nema aktivnu legitimaciju za taj dio naknade štete od štetnika, osim ako ne postoji sporazum s osiguranateljem koji ga ovlašćuje da to učini. Stoga osiguranik ne može poduzimati pravne radnje kojima bi zaustavio tok zastare subrogiranog odštetnog zahtjeva osiguratelja.[63] Uočavamo kako je ovdje pravni problem vrlo sličan kao i u hrvatskom pravu.

Unatoč prevladavajućem stavu prema kojemu osiguratelj prije isplate osigurnine nema aktivnu procesnu legitimaciju, javljaju se sudske presude koje odstupaju od toga. Tako, npr., sud u Aix-en-Provenceu u presudi od 10. siječnja 2013. godine pod poslovnim brojem RG no. 10/19348 iznosi stav prema

[63] Beurier, J. P., *Droits Maritimes*, *op. cit*., str. 594. Vidi također Noussia, K., *The Principle of Indemnity…*, *op. cit*., str. 234.

kojemu »osiguratelj koji ima pravni interes smije tužiti na temelju subrogacije odgovornu osobu (štetnika) i prije isplate naknade pod uvjetom da osigurnina bude isplaćena prije donošenja sudske odluke o tom tužbenom zahtjevu«.[64]

5.3. Portugal

Prema portugalskom zakonu koji uređuje ugovore o osiguranju, kada osiguratelj plati štetu koju je pretrpio osiguranik, na njega subrogacijom prelaze prava koja je osiguranik imao protiv treće strane odgovorne za štetni događaj. Decreto-Lei n.º 72/2008 u čl. 136. propisuje da osiguratelj može potraživati naknadu od osobe odgovorne za štetu do iznosa isplaćenog osiguraniku, ostvarujući pravo na naknadu koje je osiguranik imao prema odgovornoj osobi.[65]

U portugalskoj sudskoj praksi i doktrini postoje suprotstavljena mišljenja u vezi s početkom tijeka zastare osigurateljeve subrogirane tražbine. Pojedini autori i sudska praksa smatraju kako u slučaju subrogacije u pravni položaj drugog subjekta ne dolazi do promjene samog prava koje zadržava sve svoje izvorne karakteristike, uključujući odgovarajući zastarni rok, bez zastoja ili prekida. Stoga, ako je osiguranik imao tri godine za ostvarenje prava na naknadu štete, računajući od dana nastanka štete, osiguratelj bi imao isto razdoblje za ostvarivanje svog subrogiranog prava, računajući od istog početnog datuma.[66]

Međutim, drugi autori i novija sudska praksa, uključujući i recentnu odluku portugalskog Vrhovnog upravnog suda o ujednačavanju sudske prakse te novije presude Vrhovnog suda pravde, zastupaju stav prema kojemu osiguratelj može ostvariti subrogirano pravo tek kada plati štetu osiguraniku, tj. prije toga trenutka ne bi bilo načina da osiguratelj ostvari to pravo, pa posljedično tome zastarni rok treba započeti tek nakon što je došlo do subrogacije.[67]

Naravno, ovo potonje vrlo je logično razmišljanje jer uzima u obzir interese subrogiranog osiguratelja, ali štetnika stavlja u nezavidnu situaciju pravne nesigurnosti.

---

64 Beurier, J. P., *Droits Maritimes*, *ibid*.

65 Sobreira, N.; Morais, L.; Galvão, T.; Soares da Silva & Associados, Insurer's Subrogation Right – Statute of Limitation Period, *Lexology*, 22. siječnja 2019., https://www.lexology.com/commentary/insurance/portugal/morais-leito-galvo-teles-soares-da-silva-associados/insurers-subrogation-right-statute-of-limitation-period (pristup 8. studenog 2023.).

66 *Ibid*.

67 *Ibid*.

5.4. Kina

Zakonski su propisi glavni izvor prava osiguranja u Kini. Ugovori o imovinskim osiguranjima uređeni su kineskim Zakonom o osiguranju,[68] dok kineski Pomorski zakonik sadržava posebne odredbe o ugovorima o pomorskom osiguranju.[69] Uz zakonske propise, važan izvor prava su i službena sudska tumačenja koja objavljuje Vrhovni sud Narodne Republike Kine. Naime, u Kini je zakonodavac ovlastio Vrhovni sud da izdaje sudska tumačenja koja se tiču pitanja koja proizlaze iz primjene zakona u sudskim predmetima. Sudska tumačenja zakonskih propisa koje objavljuje Vrhovni sud imaju pravnu snagu i igraju ključnu ulogu u razjašnjavanju mogućih dvosmislenosti u zakonu, popunjavanju zakonskih praznina, pružanju preciznijih pravila za ispravno postupanje u sudskim predmetima i uvođenju novih pristupa za daljnji razvoj zakona.[70] Do sad je Vrhovni sud objavio četiri kompleta sudskih tumačenja pojedinih pitanja koja se tiču primjene Zakona o osiguranju.[71]

Posebno kada je riječ o subrogaciji osiguratelja, Pomorski zakonik i specijalne odredbe procesnog pomorskog prava[72] te Sudska tumačenja Vrhovnog suda o određenim pitanjima primjene Specijalnog zakona o pomorskom procesnom pravu i Odredbe Vrhovnog suda o određenim pitanjima o postupanju u sporovima iz pomorskog osiguranja u Kini predviđaju posebna pravna rješenja koja se razlikuju od onih predviđenih općim Zakonom o osiguranju.[73] To se osobito odnosi i na računanje zastarnog roka za subrogirane tražbine osiguratelja.[74] Relevantno je

[68] Odredbe o subrogaciji osiguratelja nalaze se u čl. 60. – 63. Zakona o osiguranju Narodne Republike Kine iz 1995. godine (kako je izmijenjen i dopunjen). Vidi Jing, Z.; Guo, H., The New Development of the 'Insurance Law' in Indemnity Insurance in China: The fourth Judicial Interpretation on the 'Insurance Law' by the Supreme People's Court, *Insurance Law Journal*, god. 30 (2019.), br. 2, str. 104-105. Prijevod navedenih zakonskih odredbi na engleski jezik nalazi se u bilj. 49 citiranog djela.

[69] Pomorski zakonik Narodne Republike Kine, 1992., glava 12., odnosi se na ugovore o pomorskom osiguranju, a posebne odredbe o subrogaciji osiguratelja sadržane su u čl. 252. – 254. Vidi Jing, Z., *Chinese Insurance Contracts: Law and Practice*, Informa Law from Routledge, Oxon / New York, 2017., str. 498.

[70] Jing, Z.; Guo, H., The New Development of the 'Insurance Law'…, *op. cit.*, str. 92-93.

[71] *Ibid*., str. 93.

[72] Specijalni zakon o pomorskom procesnom pravu Narodne Republike Kine, 1999.

[73] Errington, M. *et al*., *Subrogated Recoveries – Asia Pacific*, *op. cit*., str. 9-10; Jing, Z., *Chinese Insurance Contracts…*, *op. cit*., str. 499.

[74] Opširnije o subrogaciji osiguratelja u kineskom pravu općenito vidi Jing, Z., *Chinese Insurance Contracts…*, *op. cit*., str. 493-542. Posebno o primjenjivosti sudskih tumačenja Vrhovnog suda o Zakonu o osiguranju na pitanje zastare subrogiranih tražbina osiguratelja u kontekstu pomorskog osiguranja vidi Yang, Y.; Wu, X., Applicability of Interpretation

II. Sudsko tumačenje Vrhovnog suda iz 2013. godine i IV. Sudsko tumačenje Vrhovnog suda iz 2018. godine.[75]

Kao i u većini komparativnopravnih sustava, opće je pravilo da subrogacija osiguratelja nastupa u trenutku isplate štete iz police osiguranja. Osiguratelj se subrogira u prava osiguranika do visine isplaćenog iznosa naknade štete iz osiguranja, a osiguranik zadržava pravo potraživati od štetnika iznos koji nije pokriven policom osiguranja.[76] Po kineskom pravu subrogirani osiguratelj ima vlastito pravo na tužbu protiv treće osobe štetnika.[77] Članak 16. II. Sudskog tumačenja Vrhovnog suda iz 2013. godine izričito određuje da subrogirani osiguratelj štetnika tuži u vlastito ime.[78] Kada polica osiguranja ne pokriva cijeli iznos štete, osiguranik i osiguratelj su ovlašteni tužiti štetnika svaki za svoj interes i to mogu učiniti u odvojenim parnicama ili kao tužitelji suparničari.[79] Međutim, ako se u takvom sudskom sporu protiv štetnika ne postigne naknada cjelokupnog iznosa pretrpljene štete, u kineskom pravu i praksi nije sasvim razjašnjeno pitanje raspodjele ostvarene naknade između osiguratelja i osiguranika, odnosno prava prvenstva na tu naknadu među njima. U tom je smislu Visoki narodni sud u Šangaju objavio smjernice za postupanje u predmetima iz osiguranja u sklopu kojih su posebno obrađena pojedina pitanja u vezi sa subrogacijom osiguratelja. Tako smjernice ovog suda predviđaju da u predmetima gdje istodobno postoji interes subrogiranog osiguratelja i osiguranika za naknadu štete od štetnika jer osiguranje ne pokriva čitav iznos štete, osiguranik ima prednost naplate neosiguranog iznosa štete.[80]

Kineski Zakon o osiguranju ne sadržava posebne odredbe o zastari osigurateljeve subrogirane tražbine protiv treće osobe odgovorne za štetu. Visoki narodni sud u Šangaju u svojim smjernicama određuje da zastarni rok za osigurateljevu subrogiranu tražbinu traje jednako koliko i zastarni rok za osiguranikovu tražbinu naknade štete protiv štetnika.[81] Dakle, kao i u drugim komparativnopravnim

II Concerning the Insurance Law to the Limitation of Action with Regard to Subrogation Rights in Marine Insurance, *China Oceans Law Review*, br. 1, 2015., str. 507-521.

75 Jing, Z.; Guo, H., The New Development of the 'Insurance Law'…, *op. cit*., str. 93.

76 *Ibid*., str. 112.

77 *Ibid*., str. 109. O tome vidi opširnije Jing, Z., *Chinese Insurance Contracts…, op. cit*., str. 500.

78 Jing, Z., *Chinese Insurance Contracts…, op. cit*., str. 504.

79 *Ibid*., str. 502, 508. Članak 95. st. 2. Specijalnog zakona o pomorskom procesnom pravu iz 1999. godine izričito propisuje da osiguratelj i osiguranik kao tužitelji suparničari mogu tužiti štetnika za naknadu štete u istom postupku ako osigurnina ne pokriva svu štetu koju je štetnik prouzročio osiguraniku (v. Jing, Z., *Chinese Insurance Contracts…*, *op. cit*., str. 508).

80 Jing, Z., *Chinese Insurance Contracts…, op. cit*., str. 514.

81 *Ibid*., str. 539. Vidi također Errington, M. *et al*., *Subrogated Recoveries – Asia Pacific*, *op. cit*., str. 10.

sustavima, zastarni rok koji se primjenjuje na subrogiranog osiguratelja trebao bi biti isti onaj zastarni rok iz osnovnog obveznopravnog odnosa između osiguranika i štetnika. Međutim, iz dostupne literature proizlazi kako je u praksi sporno pitanje računanja početka toga roka.[82] Članak 16. II. Sudskog tumačenja Vrhovnog suda iz 2013. godine izričito određuje da zastarni rok za subrogiranu tražbinu osiguratelja počinje teći od dana kada osiguratelj stekne pravo na subrogaciju, a to drugim riječima znači od dana kada osiguratelj isplati štetu iz police osiguranja.[83] Ovakvo rješenje nailazi na oštre kritike u pravnoj literaturi, ponajviše stoga što stavlja osiguratelja u povoljniji položaj od onoga u kojemu se izvorno nalazi osiguranik prema štetniku. Također, takvo rješenje stavlja štetnika u nepovoljniji položaj od onoga u kojemu se izvorno nalazio prema oštećeniku (osiguraniku). Autori ističu kako subrogacija osiguratelja kao derivativno pravo koje proizlazi iz osnovnog pravnog položaja osiguranika ne bi smjela mijenjati pravni položaj štetnika, a osiguratelju ne bi smjela priskrbiti bolji pravni položaj od onoga u kojem se nalazi sam osiguranik.[84] Za razliku od Vrhovnog suda, Visoki narodni sud u Šangaju u svojim smjernicama navodi da zastarni rok koji se primjenjuje na osigurateljevu subrogiranu tražbinu treba računati od trenutka kada osiguranik sazna ili kada je trebao saznati da je povrijeđeno njegovo pravo.[85] Nadalje, Vrhovni sud u čl. 19. Sudskog tumačenja o pitanjima koja se tiču zastare u građanskim parnicama predviđa da nakon stjecanja prava na subrogaciju osiguratelj ili osiguranik mogu obavijestiti treću osobu o tome da je pravo osiguranika na tražbinu prema njoj preneseno na osiguratelja, pa zastarni rok prestaje teći kada treća strana primi tu obavijest.[86]

Čini se da u literaturi prevladava stav kako se čl. 16. II. Sudskog tumačenja Vrhovnog suda iz 2013. godine prema kojemu se zastarni rok računa od dana kada osiguratelj stekne pravo na subrogaciju primjenjuje na subrogirane tužbe osiguratelja kod imovinskih osiguranja, izuzevši pomorska osiguranja.[87] Kada je riječ o subrogiranim tražbinama osiguratelja u kontekstu pomorskih osiguranja, zastara

[82] Vidi Yang, Y.; Wu, X., Applicability of Interpretation II…, *op. cit*., str. 507-521; Jing, Z., *Chinese Insurance Contracts…, op. cit*., str. 539-541.

[83] Yang, Y.; Wu, X., Applicability of Interpretation II…, *op. cit*., str. 507-508. Vidi također Jing, Z., *Chinese Insurance Contracts…, op. cit*., str. 540-541.

[84] Jing, Z., *Chinese Insurance Contracts…, op. cit*., str. 539-540. Vidi također Yang, Y.; Wu, X., Applicability of Interpretation II…, *op. cit*., str. 510-511.

[85] Jing, Z., *Chinese Insurance Contracts…, op. cit*., str. 541.

[86] *Ibid.* Vidi također Yang, Y.; Wu, X., Applicability of Interpretation II…, *op. cit*., str. 509.

[87] Errington, M. *et al*., *Subrogated Recoveries – Asia Pacific*, *op. cit*., str. 10. Vidi također Yang, Y.; Wu, X., Applicability of Interpretation II…, *op. cit*., str. 507-508; Jing, Z., *Chinese Insurance Contracts…, op. cit*., str. 539-541.

počinje teći od dana dospijeća osiguranikove tražbine za naknadu štete protiv štetnika iz osnovnog odnosa odgovornosti za štetu, i navršava se u istom roku.[88] U literaturi se također navodi kako kod pomorskog osiguranja sama obavijest štetnika o subrogaciji osiguratelja kao novog vjerovnika ne može izazvati prekid zastare osiguranateljeve subrogirane tražbine. Ovo je stoga što čl. 267. Pomorskog zakonika o prekidu zastare,[89] za razliku od zakonskih odredaba o zastari u općem građanskom pravu, propisuje zahtjevnije uvjete za prekid zastare.[90]

U prilog opisanom stavu da se tumačenja Vrhovnog suda o zastari tražbina subrogiranih osiguratelja ne primjenjuju na pravne odnose iz pomorskih osiguranja, nego samo na opća imovinska osiguranja, u literaturi se osobito ističe primjer tražbine za naknadu štete na robi u prijevozu morem i subrogacije kargo-osiguratelja.[91] Ističe se kako je u međunarodnoj trgovini i pomorskom transportu veoma važno pravilo o jednogodišnjem prekluzivnom roku za podnošenje tužbe za naknadu štete na robi protiv prijevoznika. Taj je rok važan zbog specifičnog načina poslovanja pomorskih prijevoznika i široke primjene Haških, odnosno Haško-Vizbyjskih pravila[92] te njihova utjecaja na nacionalne propise pomorskih zemalja. Naime Haško-Vizbyjska pravila u čl. 3. st. 6. predviđaju jednogodišnji prekluzivni rok za podnošenje tužbe protiv prijevoznika za naknadu štete na brodskom teretu, a taj se rok računa od dana kada je teret predan ili je trebao biti predan. Slično tomu, kineski Pomorski zakonik predviđa jednogodišnji zastarni rok za tužbu za naknadu štete na robi protiv pomorskog prijevoznika.[93] Kako u praksi najčešće tužbu za naknadu štete na robi protiv prijevoznika podnosi upravo subrogirani kargo-osiguratelj, u interesu pravne sigurnosti logično je i važno da se rok za podnošenje tužbe subrogiranog kargo-osiguratelja računa

---

88 Errington, M. *et al*., *Subrogated Recoveries – Asia Pacific*, *op. cit*., str. 10.

89 Citirana zakonska odredba predviđa da se zastara prekida podnošenjem tužbe pred nadležnim sudom ili pokretanjem arbitražnog postupka ili podnošenjem prijedloga privremene mjere osiguranja zaustavljanjem broda ili dužnikovim priznanjem obveze. Do prekida zastare ne dolazi ako tužitelj povuče tužbu, odnosno prijedlog privremene mjere zaustavljanja broda, ili ako njegova tužba bude odbijena odlukom nadležnog suda ili arbitraže. Zastarni rok računa se iznova od trenutka prekida. Vidi čl. 267. kineskog Pomorskog zakonika, http://www.asianlii.org/cn/legis/cen/laws/mcotproc360/ (pristup 31. svibnja 2024.).

90 Yang, Y.; Wu, X., Applicability of Interpretation II…, *op. cit*., str. 511.

91 Ibid., str. 507-521.

92 Međunarodna konvencija za izjednačavanje nekih pravila o teretnici, Bruxelles, 1924. (Haška pravila) s Protokolom iz Bruxellesa, 1968. (Haško-Vizbyjska pravila) te Protokolom iz Bruxellesa, 1979.

93 Vidi čl. 257. kineskog Pomorskog zakonika, http://www.asianlii.org/cn/legis/cen/laws/mcotproc360/ (pristup 31. svibnja 2024.).

na isti način. Stoga kineski autori ističu kako bi bilo neispravno i protivno svrsi zakonske odredbe o jednogodišnjem roku za podnošenje tužbe protiv prijevoznika izmijeniti način računanja toga roka kada je riječ o subrogiranoj tražbini osiguratelja. Drugim riječima, pravila iz čl. 16. II. Sudskog tumačenja Vrhovnog suda o pitanjima koja se tiču primjene Zakona o osiguranju te čl. 19. Sudskog tumačenja Vrhovnog suda o pitanjima koja se tiču zastare u građanskim parnicama ne primjenjuju se kada je riječ o odnosima iz pomorskih osiguranja.[94] [95]

6. JE LI POSTOJEĆE STANJE U HRVATSKOM PRAVU POTREBNO MIJENJATI?

Kako proizlazi iz prethodne rasprave, postojeće stanje zakonodavstva u odnosu na zastaru osigurateljeva prava na naknadu štete prema osobama odgovornima za štetu prilično je nepovoljno za osiguratelje, pri čemu stilizacija relevantnih propisa o početku i tijeku toga zastarnog roka ne daje prostora za drukčija tumačenja, a postojeći pravni mehanizmi ne pružaju osigurateljima valjanu zaštitu. Stoga se postavlja pitanje, zahtijeva li i zaslužuje li takva situacija promjenu. Kako također proizlazi, slične dileme postoje i u nekim drugim pravnim sustavima civilnopravne tradicije. U nastavku se razmatraju mogući pravno-politički razlozi za i protiv takve promjene.

6.1. Razlozi za promjenu

Samo je po sebi razumljivo da je opisana situacija financijski vrlo nepovoljna za osiguratelje jer ih zakida za financijski prihod koji bi mogli ostvariti odštetnim parnicama prema odgovornim osobama kada bi te parnice mogli pokrenuti na vrijeme. Ovo se osobito drastično manifestira u pomorskim osiguranjima gdje su zastarni rokovi iz osnovnih odnosa odgovornosti za štetu, u pravilu, kratki.[96]

Na razini temeljnih načela, subrogacija osiguratelja postoji kako bi se ispunilo načelo da onaj tko drugome prouzroči štetu za nju odgovara te ju je obvezan

[94] Yang, Y.; Wu, X., Applicability of Interpretation II…, *op. cit*., str. 507-515.

[95] Ovdje je zanimljivo napomenuti kako je do sličnog zaključka o primjeni čl. 3. st. 6. Haško-Vizbyjskih pravila na subrogiranu tražbinu kargo-osiguratelja došao i izraelski Vrhovni sud u presudi od 3. lipnja 2002. godine u predmetu *Bellina Maritime S.A. Monrovia i dr. protiv Menorah Insurance Co. Ltd*. Vidi Skorupan, V., Odluke stranih sudova i arbitraža: Osigurateljev subrogacijski zahtjev prema prijevozniku – tumačenje čl. III 6a Haško-Visbyskih pravila, *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, god. 42 (2003.), br. 157, str. 275-280.

[96] Vidi poglavlje 2.3. (drugi odlomak), *supra*.

naknaditi. Drugim riječima, subrogacijom se izbjegava neopravdano bogaćenje štetnika na račun osiguratelja jer kada ne bi bilo subrogacije štetnik u slučaju namirenja oštećenika iz osiguranja ne bi bio u obvezi platiti naknadu štete koju je prouzročio i za koju je odgovoran.[97]

Štetnik ne bi trebao biti u boljem pravnom položaju samo zbog činjenice što oštećenik ima zaključen ugovor o osiguranju koji pokriva štetu koju je prouzročio štetnik, drugim riječima štetnik nema pravo uživati korist od ugovora o osiguranju sklopljenog između osiguratelja i oštećenika kao osiguranika. Naknada štete primarna je obveza štetnika, a osiguranje, stoga, predstavlja dodatnu, tj. sekundarnu instancu za obeštećenje.[98]

Postojeće zakonodavno rješenje o početku i tijeku zastarnog roka za tražbine subrogiranih osiguratelja, ustvari, potkopava samu bit subrogacije, ali i bit načela naknade štete kao temeljnog načela imovinskog osiguranja. S pravno-političkog gledišta, opisano stanje štiti onoga koga najmanje treba štiti, a to su štetnici.

Status quo nikako ne doprinosi prevenciji šteta jer u okruženju u kojem je osiguranje veoma rašireno (što je slučaj u transportnom i pomorskom sektoru i u prometu općenito, zbog visokih rizika i velikih imovinskih vrijednosti u riziku) potencijalni štetnici mogu računati na to da neće morati snositi posljedice svoje građanskopravne odgovornosti za štetu, što može biti poticaj za njihov opušteniji pristup u vezi s izbjegavanjem šteta, a na teret osiguratelja.

6.2. Razlozi za *status quo*

Glavna obveza osiguratelja i *causa* ugovora o osiguranju je osigurateljevo preuzimanje rizika. Dakle, primarna je obveza osiguratelja isplatiti odštetu u slučaju ostvarenja osiguranog slučaja (štetnog događaja). Kada osiguratelj osporava postojanje svoje obveze iz ugovora o osiguranju, a nadležni sud odluči u korist osiguranika, pri čemu je zbog proteka vremena do konačnog sudskog utvrđivanja osigurateljeve obveze nastupila zastara odštetnog zahtjeva te je osiguratelj izgubio mogućnost namirenja subrogirane tražbine protiv štetnika ili njegova osiguratelja odgovornosti, to se smatra poslovnim rizikom osiguratelja.

Kada bi u odnosu na osiguratelja zastara počela teći tek isplatom osigurnine, štetnikov bi položaj bio znatno nepovoljniji jer bi vrijeme nastupa zastare bilo posve nepredvidivo, što bi bilo protivno načelu pravne sigurnosti kao temelja instituta zastare.

---

[97] Jakaša, B., *Pravo osiguranja*, Pravni fakultet / Centar za stručno usavršavanje i suradnju s udruženim radom, Zagreb, 1984., str. 277-288.

[98] Slično vidi Merkin, R., *Marine Insurance…*, *op. cit*., str. 139.

Pravna sigurnost zahtijeva da zastarni rok za tražbinu protiv štetnika bude isti, bez obzira na to tko ga tuži (osiguranik kao oštećenik ili osiguratelj kao subrogirani vjerovnik). Inače bi početak tijeka i trajanje zastarnog roka u svakom konkretnom slučaju ovisili o tome ima li štetnik sklopljen ugovor o osiguranju koji pokriva konkretnu štetu ili nema.

U interesu je pravne sigurnosti da se na tražbinu naknade štete protiv štetnika uvijek primjenjuje isti zastarni rok, bez obzira na to je li vjerovnik oštećenik ili oštećenikov subrogirani osiguratelj. Prelazak osiguranikovih prava prema trećim osobama odgovornima za štetu na temelju subrogacije ne mijenja sadržaj obveznopravnog odnosa odgovornosti za štetu.[99] Kada bi u odnosu na osiguratelja zastara počela teći tek isplatom osigurnine, štetnikov bi položaj bio znatno nepovoljniji jer bi vrijeme nastupa zastare bilo odgođeno u nepredvidivoj mjeri, osobito u slučajevima kada se između osiguranika i osiguratelja vodi sudski spor pa se pravomoćna i ovršna sudska odluka može očekivati tek mnogo godina nakon štetnog događaja. Ukratko, činjenica da na strani oštećenika postoji osiguranje ne može u tolikoj mjeri utjecati na pravnu poziciju odgovorne osobe.[100]

Ovdje treba posebno uzeti u obzir dodatne argumente u situaciji u kojoj potencijalni spor između osiguranika i osiguratelja bude pravomoćno okončan u korist osiguranika pa osiguratelju bude naloženo isplatiti utuženi iznos osigurnine uvećan za pripadajuće kamate. Kada osiguratelj izvrši isplatu po takvoj presudi pa zakonskom subrogacijom stekne prava koja je do tada osiguranik imao prema štetniku, postavlja se pitanje je li pravično u takvom slučaju pružiti jaču pravnu zaštitu osiguratelju na teret treće osobe odgovorne za štetu. Naime, u tom bi se slučaju moglo reći da je pravomoćnom sudskom presudom utvrđeno osigurateljevo postupanje protivno ugovoru o osiguranju jer je bez pravnog temelja odbio ispuniti zahtjev osiguranika za isplatu osigurnine. Slijedom navedenog, i samog osiguratelja moglo bi se smatrati svojevrsnim štetnikom i to zbog kršenja ugovora, pa bi se moglo postaviti pitanje je li opravdano dodatno štititi pravni položaj takvog osiguratelja mijenjajući postojeće propise i odstupajući od načela derivativnosti subrogacije te od općih procesnih pravila o subjektivnoj preinaci tužbe. Naravno, stoga je za osigurateljevo postupanje protivno ugovoru o osiguranju propisana građanskopravna sankcija obveze plaćanja zateznih kamata, ali u sporom pravnom sustavu one su često veoma zakašnjela novčana utjeha. Moglo bi se argumentirati kako bi eventualne zakonodavne izmjene u smjeru minimiziranja rizika zastare subrogirane tražbine osigurateljima omogućile češće i lakše otklanjanje odštetnih zahtjeva

[99] Pavić, D., *Ugovorno pravo osiguranja*, *op. cit*., str. 382.

[100] Jakaša, B., *Pravo osiguranja*, *op. cit*., str. 278.

nego u dosadašnjoj praksi. Naime, osiguratelj svoj pravni položaj povodom osiguranikova zahtjeva za naknadu iz osiguranja, u pravilu, sagledava u cjelini, ocjenjujući njegovu utemeljenost, ali i mogućnosti naknadne subrogacije ili regresa. Stoga je (ne)mogućnost cjelokupnog ili djelomičnog povrata isplaćenog iznosa naknade iz osiguranja putem subrogacije ili regresa samo jedan od brojnih osiguranjeljnih poslovnih rizika. Svjesni takvih rizika, osiguratelji ih procjenjuju u sklopu redovitog poslovanja, što se u konačnici reflektira na konačne cijene osiguranjeljnih proizvoda, tj. na premiju osiguranja.

6.3. Ocjena

Kako proizlazi iz svega navedenog, na polju zastare osiguranjeljeva prava na naknadu štete od osoba odgovornih za štetu sukobljavaju se dva pravna načela. S jedne strane, načelo naknade štete nalaže da osiguratelj koji je svome osiguraniku isplatio naknadu po polici osiguranja ne smije izgubiti pravo na naknadu od odgovornih osoba. S druge strane, načelo pravne sigurnosti nalaže da štetnik ne smije biti u neprestanoj neizvjesnosti hoće li i kada biti tužen radi naknade štete što ju je prouzročio te da početak i trajanje zastarnog roka ne smije ovisiti o tome je li šteta pokrivena osiguranjem na strani oštećenika.

Prema mišljenju autora, ovaj sukob načela ne treba rješavati utvrđivanjem koje je od sukobljenih dvaju načela »jače«. Umjesto toga, smatramo kako bi se ovdje trebalo rukovoditi logikom da u krajnjoj liniji nije poželjno kada se položaj štetnika u vezi s odgovornošću za štetu poboljša (u smislu većih izgleda da neće biti izložen obvezi plaćanja naknade) samo zato što oštećenik ima zaključeno osiguranje.

Također, postojeći pravni okvir pobija samu svrhu subrogacije i to ne samo kada postoji spor između osiguranika i osiguratelja, nego i u situacijama kada su zastarni rokovi vrlo kratki, a po prirodi stvari postupak prijave i obrade štete iz osiguranja u praksi traje dulje od toga.[101] Svrha subrogacije pobija se jer s jedne strane zakon priznaje prelazak prava na osiguratelja u materijalnopravnom smislu, ali mu uskraćuje koristi od procesnopravnih radnji što ih je osiguranik učinio u smjeru očuvanja prava na naknadu štete od štetnika.

Dakle, po našoj ocjeni, postojeće stanje potrebno je promijeniti i to radi reafirmacije načela po kojemu štetnik mora odgovarati za štetu koju je prouzročio.

[101] Na primjer, kod šteta na teretu u prijevozu morem vrijedi jednogodišnji zastarni rok, a u praksi osiguratelj za štetu sazna sa znatnim protekom vremena s obzirom na trenutak iskrcaja. Sama obrada štete može biti zahtjevna, a time i dugotrajna zbog potrebe prikupljanja dokumentacije i utvrđivanja osigurljivog interesa u često kompleksnim pravnim odnosima s međunarodnim karakterom i s raznim zainteresiranim stranama.

7. MOGUĆA RJEŠENJA *DE LEGE FERENDA*

Nakon prethodno iznesene analize i rasprave, razmotrimo moguća rješenja *de lege ferenda*.

7.1. Početak tijeka zastare vezati uz trenutak isplate osigurnine

Prva je mogućnost možda najočitija, a podrazumijeva noveliranje odredbe čl. 724. st. 4. PZ-a tako da zastarni rok za tražbine osiguratelja prema osobi odgovornoj za štetu počinje teći isplatom osigurnine.

Međutim, ovakvo je rješenje protivno načelu pravne sigurnosti. Ovime bi klatno samo bilo prebačeno na suprotnu stranu te bi bila stvorena velika doza pravne nesigurnosti na strani štetnika. To bi ozbiljno potkopalo svrhu kojoj služi institut zastare.

7.2. Početak tijeka zastare vezati uz trenutak isplate osigurnine, ali uz obavještavanje štetnika o parnici između osiguranika i osiguratelja

Druga je mogućnost da se čl. 724. PZ-a novelira tako da zastarni rok za tražbine osiguratelja prema štetniku počinje teći isplatom osigurnine, ali pod uvjetom da je štetnik obaviješten o parnici između osiguranika i osiguratelja u skladu s čl. 211. ZPP-a.

Članak 211. ZPP-a predviđa da tužitelj ili tuženik mogu treću osobu obavijestiti o započetoj parnici kako bi se time zasnovao stanoviti građanskopravni učinak, i to sve dok se pravomoćno ne dovrši parnica.

Konkretno, prijedlog bi bio da se u čl. 724. PZ-a iza sadašnjeg st. 4. doda novi st. 5. koji glasi: »Iznimno, ako je osiguranik pokrenuo parnicu protiv osiguratelja radi isplate naknade iz osiguranja, a osobe odgovorne za štetu obaviještene su o toj parnici u skladu s odredbama Zakona o parničnom postupku, zastara iz stavka 4. ovog članka počinje teći isplatom naknade iz osiguranja.«

Kod ovog je rješenja i dalje prisutna pravna nesigurnost za štetnika jer početak tijeka zastare tražbine osiguratelja prema štetniku ostaje neizvjestan, pa je tako i razdoblje zastare neizvjesno i potencijalno dugotrajno. Ovom bi se rješenju, kao i onom iz prethodnog poglavlja 7.1., moglo prigovoriti da nije u skladu s načelom derivativnog stjecanja prava subrogacijom osiguratelja. Naime, pravni položaj subrogiranog osiguratelja izvodi se iz osnovnog obveznopravnog odnosa između osiguranika i štetnika pa subrogacija osiguratelja ne bi trebala izmijeniti pravni položaj štetnika. Štetnik ne bi trebao biti ni u boljem ni u lošijem

pravnom položaju zbog subrogacije osiguratelja. Preračunavanje zastarnog roka odgodom njegova početka do dana isplate osigurnine značilo bi svojevrsnu novaciju osnovnog obveznopravnog odnosa odgovornosti za štetu i dovelo bi štetnika u nepovoljniji položaj od onoga u kojem je bio u odnosu na prvotnog oštećenika.

Međutim, ovim se rješenjem, u određenoj mjeri, ipak ublažava ta pravna nesigurnost. Naime, obavještavanjem štetnika o parnici između osiguranika i osiguratelja:

(a) štetniku se jasno stavlja do znanja da u budućnosti može biti tužen, bez obzira na istek izvornog zastarnog roka, čime se uklanja element neizvjesnosti oko toga može li on u budućnosti biti tužen (ako se već ne uklanja neizvjesnost oko toga kada će se to dogoditi);

(b) omogućuje mu se stupiti u tekuću parnicu između osiguranika i osiguratelja u svojstvu umješača te utjecati na njezin ishod.

Iako se ovakvim rješenjem donekle odstupa od općeg obilježja subrogacije kao derivativnog prava, ono se po našem mišljenju ipak može opravdati interesom zaštite načela primarne odgovornosti štetnika za štetu koju je prouzročio, uz argument da se njegov položaj ne bi trebao poboljšati zbog same činjenice postojanja ugovora o osiguranju. Uostalom, ovako postignuta odgoda početka zastarnog roka subrogirane tražbine osiguratelja ne mora nužno pogoršati štetnikov pravni položaj jer bi u odsutnosti osiguranja oštećenik najvjerojatnije, ionako, od štetnika potraživao naknadu štete i to unutar izvornih zastarnih rokova.

Ovo rješenje neće biti od pomoći u situacijama kada osiguranik ustaje tužbom protiv osiguratelja unutar zastarnog roka iz ugovora o osiguranju (pet godina – čl. 724. st. 1. PZ-a), ali nakon proteka zastarnog roka za tražbinu prema odgovornoj osobi (koji je, barem u pomorskopravnim stvarima, vrlo često kraći od pet godina).

7.3. Omogućiti osiguratelju jednostavno stupanje u parnicu između osiguranika i štetnika, uz pooštravanje odgovornosti osiguranika u vezi s obvezom očuvanja zastarnog roka

Treće rješenje ima dva sastojka, od kojih je jedan postupovne, a drugi materijalnopravne naravi.

Prvi je sastojak u vidu omogućavanja promjene tužitelja u parnici protiv odgovorne osobe radi naknade štete, ali bez pristanka tuženika. Konkretno, predlaže se u čl. 723. PZ-a dodati novi st. 4. koji bi glasio: »U sudskom postupku

povodom tužbe osiguranika protiv odgovorne osobe radi naknade štete, osiguratelj na kojega su u skladu sa stavkom 1. ovog članka prešla prava osiguranika prema osobi koja je odgovorna za štetu može tom postupku pristupiti kao novi tužitelj umjesto osiguranika ili kao suparničar uz osiguranika tijekom cijelog postupka i bez pristanka tuženika.«

Ovakvim se rješenjem uklanja prepreka koja postoji u sadašnjem zakonodavstvu, a koja se sastoji u tome da novi tužitelj ne može stupiti u parnicu umjesto originalnog tužitelja ako tuženik na to ne da pristanak (v. poglavlje 4.1.).

Učinak ovakvog rješenja bio bi u tome da osiguratelj u trenutku zakonske subrogacije stupa u materijalna, ali i procesna prava osiguranika. U materijalnopravnom smislu, prelazak prava na osiguratelja ograničen je iznosom isplaćene naknade iz osiguranja. U postupovnom smislu, osiguratelj stupa u procesnu poziciju osiguranika kao tužitelja i prima parnicu u onom stanju u kojem se ona nalazi kada on stupa u nju (ZPP, čl. 192. st. 4. i čl. 196. st. 4.).

Ovo bi rješenje zahtijevalo uvođenje posebne postupovne odredbe u tekst PZ-a koji bi stoga predstavljao *lex specialis*, pa bi takva odredba derogirala odgovarajuće opće odredbe ZPP-a (čl. 192. st. 3. i čl. 196. st. 2. i 3.). Smatramo kako ovakva izmjena PZ-a nije neuobičajena jer PZ kao sveobuhvatan pomorskopravni propis već i sada sadržava brojne postupovne odredbe kojima se derogiraju opći postupovni propisi (odredbama PZ-a o ovrsi i osiguranju na brodu i teretu u velikoj se mjeri derogiraju odredbe Ovršnog zakona, odredbama PZ-a o postupku osnivanja i razdiobe fonda ograničene odgovornosti brodara u velikoj se mjeri derogiraju odredbe Zakona o izvanparničnom postupku i dr.).

Ovakvu iznimku od općeg pravila usvojenog u našem procesnom pravu prema kojemu je za subjektivnu preinaku tužbe nakon tuženikova upuštanja u raspravu o glavnoj stvari potreban njegov pristanak smatramo, u načelu, opravdanom. Naime, u doktrini se navodi kako preinaka tužbe omogućuje da se u konstituiranom postupku, uz korištenje već prikupljenog procesnog materijala, definitivno razriješe sporovi između involviranih subjekata, pa je ona u načelu dopuštena u interesu ekonomičnosti i efikasnosti postupka te pravne sigurnosti, ali uz ograničenja potrebna da se spriječi zloupotreba procesnih ovlaštenja.[102] Kada je riječ o zakonskoj subrogaciji osiguratelja, u materijalnopravnom smislu osiguratelj stupa u pravni položaj osiguranika prema trećim osobama odgovornima za štetu, ali u procesnopravnom smislu ima vlastito pravo na tužbu protiv odgovorne osobe. Procesne radnje osiguranika, stoga, ne mogu djelotvorno zaštiti subrogiranog osiguratelja jer se međusobno isključuju osiguranikov

[102] Čizmić, J., Preinaka tužbe, *op. cit.*, str. 2.

potencijalni uspjeh u sporu za naknadu štete protiv treće osobe i mogućnost subrogacije osiguratelja. Ako subrogaciju osiguratelja kao materijalnopravni institut ne prati i odgovarajuća stvarna mogućnost stupanja osiguratelja u procesnopravnu poziciju osiguranika prema trećim osobama odgovornima za štetu, znatno se smanjuje mogućnost procesnopravnog ostvarivanja ovog osigurateljeva zakonskog prava. Smatramo da iznimka koju predlažemo ne ugrožava ciljeve koji se štite općim pravilom da je za subjektivnu preinaku tužbe potreban pristanak tuženika jer stupanje osiguratelja u procesnopravni položaj osiguranika kao prvotnog tužitelja u bitnome ne mijenja položaj tuženika u sporu. On će i nadalje imati na raspolaganju sve one prigovore koje bi inače imao pravo isticati protiv originalnog tužitelja (oštećenika, tj. osiguranika). Osim toga, tuženik će od najranije faze spora vjerojatno biti upoznat s činjenicom da postoji ugovor o osiguranju, a subrogacija osiguratelja je zakonsko pravo, pa je i ta mogućnost naknadne izmjene u identitetu vjerovnika, odnosno tužitelja izvjesna za tuženika. Predložena iznimka od općeg procesnog pravila u skladu je s načelom da subrogacija osiguratelja zapravo ne mijenja identitet osnovnog obveznog pravnog odnosa između oštećenika (osiguranika) i štetnika.

Stoga smatramo kako je logično i opravdano da osigurateljevo zakonsko stupanje u osiguranikov materijalnopravni položaj bude popraćeno i odgovarajućom mogućnošću stupanja u njegov procesnopravni položaj, neovisno o dispoziciji štetnika kao tuženika. Procesne radnje osiguranika radi zaštite buduće osigurateljeve subrogirane tražbine, koje su uostalom osiguranikova ugovorna i zakonska obveza, u protivnom su bez učinka i svrhe.

Predloženom izmjenom *de lege ferenda* približili bismo se rješenjima usvojenim u višestoljetnoj pravnoj tradiciji pomorskog osiguranja anglosaksonskih sustava[103] iz kojih su povijesno preuzeti brojni pravni instituti pomorskog osiguranja u mnogim zemljama civilnopravne tradicije, pa tako i u Hrvatskoj. Ona je ujedno korisna za efikasnost i ekonomičnost postupka i u interesu je pravne sigurnosti. Predloženom izmjenom reducirao bi se potencijalni broj parnica proizašlih iz istog štetnog događaja i omogućilo bi se koordinirano rješavanje svih spornih pravnih odnosa među involviranim stranama u jedinstvenom postupku.

Kao drugi sastojak istog rješenja, predlaže se izmjena u st. 4. čl. 719. PZ-a, tako da on glasi:[104] »Ako osiguranik~~, za trajanja osiguranja, namjerno ili iz krajnje nepažnje~~ **svojom krivnjom** onemogući ostvarenje prava na naknadu štete od osobe odgovorne za štetu ili ne izvrši svoje dužnosti iz stavka 2. točke 2) i 3)

[103] Vidi poglavlje 5.1. *supra*.

[104] Izmjena je slična rješenju iz čl. 693. ZOO-a.

ovoga članka, osiguratelj ~~može~~ **se u cijelosti ili djelomično oslobađa obveze plaćanja** ~~od~~ naknade iz osiguranja ~~odbiti svotu~~ u visini štete koju je zbog toga pretrpio.«

Učinak ove izmjene sastoji se u tome da bi na temelju čl. 719. st. 2. t. 3. i st. 4. PZ-a osiguranik bio dužan sačuvati zastarni rok za tražbinu naknade štete protiv osobe koja je odgovorna za štetu. Ako bi propustio pravodobno utužiti ovu tražbinu pa osiguratelj izgubi mogućnost potraživanja odštete od odgovorne osobe zbog zastare, osiguratelj bi se mogao u odgovarajućoj mjeri osloboditi obveze plaćanja naknade iz osiguranja. Predložena je izmjena na tragu usklađivanja s odgovarajućom odredbom ZOO-a (čl. 963. st. 2.) koja se odnosi na subrogaciju osiguratelja u općim imovinskim osiguranja.

Kombinirano rješenje koje se predlaže ovim poglavljem 7.3. bilo bi osobito važno kada je riječ o tražbinama koje zastarijevaju prije tražbina iz ugovora o osiguranju (kao što su tražbine koje proizlaze iz sudara brodova, spašavanja, ugovora o prijevozu stvari itd.). Naime, kako je već navedeno u poglavlju 7.2., rješenje koje se predlaže u tom poglavlju neće biti od pomoći u situacijama kada osiguranik ustaje tužbom protiv osiguratelja unutar zastarnog roka iz ugovora o osiguranju (pet godina – čl. 724. st. 1. PZ-a), ali nakon proteka zastarnog roka za tražbinu prema odgovornoj osobi. Zato u takvim situacijama osiguratelj mora računati s time da će osiguranik pravodobno ustati tužbom protiv odgovorne osobe i time očuvati zastarni rok za tražbinu za naknadu štete, kao i da će, po eventualnoj isplati osigurnine, moći neometano stupiti u tako pokrenutu parnicu.

8. ZAKLJUČAK

Kada je riječ o zastari subrogirane tražbine osiguratelja, sukobljavaju se dva važna pravna načela – načelo naknade štete i načelo pravne sigurnosti štetnika. Pri tome, *de lege lata* prevagu odnosi drugo spomenuto načelo.

Postojeći zakonski instituti ne pružaju pouzdano rješenje za problem koji nastaje kada zbog postojanja i trajanja spora između osiguranika i osiguratelja o postojanju osigurateljeve obveze iz ugovora o osiguranju postaje izvjesno kako će eventualna subrogirana tražbina osiguratelja prema štetniku pasti u zastru. Naime, rješenja dostupna u sklopu postojećeg pravnog uređenja za osiguratelja su veoma nesigurna jer u velikom dijelu ovise o okolnostima nad kojima osiguratelj nema utjecaja (ponašanje osiguranika i diskrecijske ovlasti suda).

Uzevši u obzir važnost načela na kojima se zasniva subrogacija, nameće se pitanje nije li stoga potrebno unijeti promjenu *de lege ferenda*. Zastupamo stav

kako je ta promjena potrebna u interesu pravne sigurnosti i zaštite načela po kojemu štetnik mora odgovarati za štetu koju je prouzročio.

Ovdje se ujedno i predlažu tri rješenja *de lege ferenda*. U sva tri slučaja radi se o intervencijama u tekstu PZ-a.

Prvo rješenje podrazumijeva izmjenu početka računanja zastare subrogirane osigurateljeve tražbine tako da se taj početak vezuje uz trenutak isplate osigurnine. To se rješenje ne ukazuje primjerenim i uravnoteženim jer rješavajući problem na strani osiguratelja stvara problem na strani štetnika (u vidu posvemašnje pravne nesigurnosti oko toga hoće li biti tužen za naknadu štete i kada).

Drugo rješenje predstavlja modifikaciju prvog rješenja. Ono podrazumijeva izmjenu početka računanja zastare subrogirane osigurateljeve tražbine tako da se taj početak vezuje uz trenutak isplate osigurnine, ali uz uvjet obavještavanja štetnika o parnici između osiguratelja i osiguranika u skladu s čl. 211. ZPP-a. Time se spašava zastarni rok u korist osiguratelja, a istodobno, u određenoj mjeri, ublažava pravna nesigurnost na strani štetnika.

Treće rješenje podrazumijeva mogućnost stupanja osiguratelja kao novog tužitelja u parnici koju vodi osiguranik kao oštećenik protiv odgovorne osobe, i to bez pristanka tuženika na takvu subjektivnu preinaku tužbe. Drugi sastojak ovog rješenja je odredba o pooštravanju režima odgovornosti osiguranika za propust u tome da u korist osiguratelja očuva pravo na naknadu štete od odgovorne osobe.

Evaluirajući predložena rješenja, autori smatraju da bi *de lege ferenda* drugo i treće rješenje bilo korisno i opravdano usvojiti u kombinaciji. Doduše, ocjena argumenata izloženih u raspravi najveću prednost daje trećem rješenju koje bi i samostalno u dobroj mjeri postiglo željeni cilj, a u manjoj bi mjeri zadiralo u pravnu poziciju štetnika nego što to čini drugo rješenje.

Naposljetku, s obzirom na to da se u radu problem zastare subrogiranih tražbina osiguratelja analizira prvenstveno u kontekstu PZ-a i pomorskih osiguranja, ali i u sklopu odredaba ZOO-a koje su sadržajno u bitnome podudarne s odredbama PZ-a, prijedlozi *de lege ferenda* mogli bi biti korisni i za buduća razmatranja eventualnih izmjena relevantnih odredaba ZOO-a. Naime, autori ne pronalaze bitne razloge zbog kojih bi se zakonska rješenja u vezi sa zastarom subrogiranih tražbina osiguratelja trebala razlikovati kada je riječ o pomorskim osiguranjima u odnosu na opća imovinska osiguranja na koja se primjenjuju odredbe ZOO-a.

BIBLIOGRAFIJA

Knjige i poglavlja u knjigama:

1. Beurier, J. P. (ur.), *Droits Maritimes*, 3. izdanje, Dalloz, Pariz, 2014.
2. Buglass, L. J., *Marine Insurance and General Average in the United States*, 3. izdanje, Cornell Maritime Press, Centerville, Maryland, 1991.
3. Errington, M. *et al*., *Subrogated Recoveries – Asia Pacific*, RPC Premier Law, Reynolds Porter Chamberlain LLP, London / Bristol / Hong Kong / Singapore, 2022.
4. Force, J. S.; Friedel, S. F. (ur.), *Benedict on Admiralty*, *Vol. 1*, Matthew Bender & Company, Inc., LexisNexis Group, New York, 2024.
5. Gilman, J. *et al*., *Arnould: Law of Marine Insurance*, 19. izdanje, Thomson Reuters, London, 2018.
6. Gürses, Ö., *Marine Insurance Law*, 3. izdanje, Routledge, Oxon / New York, 2023.
7. Jakaša, B., *Pravo osiguranja*, Pravni fakultet / Centar za stručno usavršavanje i suradnju s udruženim radom, Zagreb, 1984.
8. Jing, Z., *Chinese Insurance Contracts: Law and Practice*, Informa Law from Routledge, Oxon / New York, 2017.
9. Merkin, R., *Marine Insurance – A Legal History*, *Vol. 1*, Edward Elgar Publishing, Cheltenham, UK / Northamptnon MA, USA, 2021.
10. Mukherjee, P. K., Windfall in the Law of Subrogation: Marine Insurance in Motion, Mukherjee, P. K.; Meija, M. Q. Jr.; Xu, J. (ur.), *Maritime Law in Motion*, Springer, Cham, 2020., str. 563-579.
11. Noussia, K., *The Principle of Indemnity in Marine Insurance Contracts: A Comparative Approach*, Springer-Verlag, Berlin / Heidelberg, 2007.
12. Pavić, D., *Ugovorno pravo osiguranja*, Tectus, Zagreb, 2009.
13. Schoenbaum, T. J., *Admiralty and Maritime Law, Vol. 2*, 6. izdanje, Thomson Reuters, St. Paul, Minnesota, 2018.

Članci:

1. Čizmić, J., Preinaka tužbe, *Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci*, god. 28 (2007.), br. 1, str. 39-73.

2. Entman, J. F., Compulsory Joinder of Compensating Insurers: Federal Rule of Civil Procedure 19 and the Role of Substantive Law, *Case Western Reserve Law Review*, god. 45 (1994.), br. 1, str. 1-81.
3. Hecker, A. C., Jr., Subrogation—Potential Defenses, *The Forum (American Bar Association. Section of Insurance, Negligence and Compensation Law)*, god. 18 (1983.), br. 4, str. 615-635.
4. Jakovina, D., Regresni zahtjevi s osvrtom na zastaru, *Aktualnosti hrvatskog zakonodavstva i pravne prakse: građansko, trgovačko, radno i procesno pravo u praksi, Godišnjak 18*, Organizator, Zagreb, 2011., str. 89-120.
5. Jing, Z.; Guo, H., The New Development of the 'Insurance Law' in Indemnity Insurance in China: The fourth Judicial Interpretation on the 'Insurance Law' by the Supreme People's Court, *Insurance Law Journal*, god. 30 (2019.), br. 2, str. 92-123.
6. Matijević, B., Pravo subrogacije osiguratelja, *Hrvatski časopis za osiguranje*, br. 1, 2019., str. 9-21.
7. Merkin, R.; Durmuş, A. N., Subrogation and Maritime Claims, NUS Law Working Paper No. 2022/018, NUS Centre for Maritime Law Working Paper 22/06, *National University of Singapore Faculty of Law Legal Studies Working Paper Series*, 25. listopada 2022., str. 1-35.
8. Nižić-Peroš, J., Personalna subrogacija u odnosu prema pravu regresa osiguratelja i ustupanju tražbine – cesiji, *Oeconomica Jadertina*, god. 11 (2021.), br. 1, str. 79-90.
9. Sanchez, J. L., Civil Procedure – Subrogation – Subrogated Insurer's Joinder in Action against Third-Party Tortfeasor May not be Disclosed to Jury: *Safeco Insurance Company of America v. United States Fidelity & (and) Guaranty Co.*, *New Mexico Law Review*, god. 16 (1986.), br. 1, str. 119-127.
10. Skorupan, V., Odluke stranih sudova i arbitraža: Osigurateljev subrogacijski zahtjev prema prijevozniku – tumačenje čl. III 6a Haško-Visbyskih pravila, *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, god. 42 (2003.), br. 157, str. 275-280.
11. Yang, Y.; Wu, X., Applicability of Interpretation II Concerning the Insurance Law to the Limitation of Action with Regard to Subrogation Rights in Marine Insurance, *China Oceans Law Review*, br. 1, 2015., str. 498-537.

Propisi:

Republika Hrvatska

1. Pomorski zakonik, *Narodne novine*, br. 181/2004, 76/2007, 146/2008, 61/2011, 56/2013, 26/2015, 17/2019.
2. Zakon o izmjenama i dopunama Zakona o parničnom postupku, *Narodne novine*, br. 117/2003.
3. Zakon o obveznim i stvarnopravnim osiguranjima u zračnom prometu, *Narodne novine*, br. 132/1998, 63/2008, 134/2009, 94/2013.
4. Zakon o obveznim odnosima, *Narodne novine*, br. 35/2005, 41/2008, 125/2011, 78/2015, 29/2018, 126/2021, 114/2022, 156/2022, 155/2023.
5. Zakon o obveznim osiguranjima u prometu, *Narodne novine*, br. 151/2005, 36/2009, 75/2009, 76/2013, 152/2014, 155/2023.
6. Zakon o osiguranju, *Narodne novine*, br. 46/1997, 116/1999, 11/2002.
7. Zakon o parničnom postupku, *Službeni list SFRJ*, br. 4/1977, 36/1977, 6/1980, 36/1980, 43/1982, 69/1982, 58/1984, 74/1987, 57/1989, 20/1990, 27/1990, 35/1991; *Narodne novine*, br. 53/1991, 91/1992, 58/1993, 112/1999, 88/2001, 117/2003, 88/2005, 02/2007, 84/2008, 96/2008, 123/2008, 57/2011, 148/2011, 25/2013, 89/2014, 70/2019, 80/2022, 114/2022, 155/2023.

Ujedinjeno Kraljevstvo

1. Marine Insurance Act, 1906.

Francuska

1. Code des assurances, L. 172-31.

Italija

1. Codice civile 1942, n. 262.

Portugal

1. Decreto-Lei n.º 72/2008.

SAD

1. The Federal Rules of Civil Procedure, 2023.

Kanada

1. Courts of Justice Act, 1990.
2. Insurance Act, 1990.
3. Marine Insurance Act, 1993.

Australija

1. Marine Insurance Act, 1909.

Singapur

1. Marine Insurance Act, 1906.

Kina

1. Pomorski zakonik, 1992.
2. Specijalni zakon o pomorskom procesnom pravu, 1999.
3. Zakon o osiguranju, 1995.

Sudska praksa:

Hrvatska

1. VSRH Rev-76/81, 26. svibnja 1982.
2. VSRH II Rev-16/91, 16. travnja 1991.
3. VSRH Gzz-98/02, 12. veljače 2003.
4. VSRH Rev 1275/11-2, 19. lipnja 2008.
5. VSRH Rev 1250/10-2, 3. studenog 2010.
6. VSRH Rev 1544/11-2, 31. ožujka 2015.
7. VSRH Rev 2161/11-2, 13. listopada 2015.
8. VSRH Rev 670/12-2, 20. siječnja 2016.
9. TS Split 3 P-69/2018-20, 27. ožujka 2019.
10. VTS 35 Pž-3723/2019-2, 15. prosinca 2021.

SAD

1. *Blasser Bros., Inc. v. Northern Pan-American Line*, 628 F.2d 376 (5th Cir. 1980).

2. *St. Paul Fire & Marine Insurance Co. v. United States Lines Co.*, 258 F.2d 374 (2d Cir.1958).

Kanada

1. *Kinectrics Inc. v. FCL Fisker Customs & Logistics Inc.*, 2020 ONSC 6748.
2. *Tree-Techol Tree Technology v. Via Rail Canada Inc.*, 2017 ONSC 755.

Ostalo:

1. Datt, R.; Nadeau, M.-P., *Kinectrics v. FCL Fisker et al.*: Novel Limitation Period Arguments for Subrogation Insurers, WeirFoulds LLP, 4. siječnja 2021., https://www.weirfoulds.com/kinectrics-v-fcl-fisker-et-al-novel-limitation-period-arguments-for-subrogation-insurers (pristup 21. svibnja 2024.).
2. LII Legal Information Institute, Wex, Cornell Law School, prosinac 2022., https://www.law.cornell.edu/wex/equity (pristup 21. svibnja 2024.).
3. Matijević, B., Subrogacija i regres u osiguranju, *IUS-INFO*, 17. studenog 2015., https://www.iusinfo.hr/strucni-clanci/subrogacija-i-regres-u-osiguranju (pristup 6. svibnja 2024.).
4. Sobreira, N.; Morais, L.; Galvão, T.; Soares da Silva & Associados, Insurer's Subrogation Right – Statute of Limitation Period, *Lexology*, 22. siječnja 2019., https://www.lexology.com/commentary/insurance/portugal/morais-leito-galvo-teles-soares-da-silva-associados/insurers-subrogation-right-statute-of-limitation-period (pristup 8. studenog 2023.).

Summary:

THE COMMENCEMENT AND DURATION OF THE LIMITATION PERIOD FOR A SUBROGATED INSURER'S CLAIM AGAINST A TORTFEASOR: CAN IT BE ANY DIFFERENT?

The insurers' subrogation holds a significant place in insurance law. In the Croatian legal system, upon the payment of the insurance proceeds, the insurer ex lege *steps into the legal position of the insured in relation to the tortfeasor. This is a particularly important concept of property insurance, based on which the insurer, who has paid the indemnity, can seek compensation from the tortfeasor up to the amount of the indemnity paid. Procedural and substantive legal challenges arising from this mechanism are often the source of complex legal considerations, especially in terms of the commencement and duration of the limitation period for subrogated claims. The application of the insurer's subrogation concept in practice raises legal questions, particularly when a dispute over the insured's claim for insurance indemnity is being argued by the insurer, and a final court decision in such a dispute can only be expected years after the insured's submission of the insurance indemnity claim. On the other hand, the law prescribes that the limitation period of the insurer's subrogated claim against the tortfeasor begins at the same time as the limitation period of the insured's claim against the tortfeasor, and those two limitation periods expire simultaneously. As a result, there is great likelihood that the claim against the tortfeasor as the liable party will become statute-barred before the insurer has even been subrogated into that claim. This article analyses the concept of the insurer's subrogation, particularly from the perspective of maritime insurance, with special reference to the issue of the limitation period of the insurer's subrogated claim. The authors point out the inconsistency of court decisions and raise arguments for and against maintaining the existing statute of limitations relating to the subrogated insurers' claims. The discussion includes the relevant case law, a critical analysis of legislative provisions, as well as comparative legal solutions. The authors advocate for the reform of relevant legislative provisions, emphasising the need for new legal mechanisms within the existing legislative framework. They propose specific amendments* de lege ferenda *aimed at establishing greater legal certainty and better protection of the insurer's right to subrogation while preserving the balance of legal interests of the involved parties.*

Keywords*: insurance contract; marine insurance; insurers' subrogation; statute of limitations.*

EUROPSKA PRAVNA ISHODIŠTA IZVRŠENJA OBVEZE PREBROJAVANJA I PRIJAVE PODATAKA O PUTNICIMA I ČLANOVIMA POSADE BRODA

Prof. dr. sc. ŽELJKA PRIMORAC*

UDK 341(4):656.614.2
347.795.4
359.11
DOI 10.21857/yl4okf8zx9
Pregledni znanstveni rad
Primljeno: 23. siječnja 2024.
Prihvaćeno za tisak: 13. ožujka 2024.

U radu se analiziraju europska pravna ishodišta izvršenja obveze prebrojavanja, prijave i prijenosa podataka o putnicima i članovima posade broda koji plovi u/iz luke EU-a (Direktiva 98/41/EZ, Direktiva 2002/59/EZ, Direktiva 2010/65/EU i Direktiva (EU) 2017/2109). Ukazuje se na specifičnosti predmetnih rješenja i problematiku necjelovite implementacije europskog zakonodavstva u nacionalne pravne sustave država članica EU-a, što se posebno očitovalo u neusklađenim, kompliciranim i višestrukim postupcima prijave i prijenosa istovrsnih podataka o brodovima, uključujući podatke o ukupnom broju osoba na brodu (putnika i članova posade broda), a posljedično i na većem administrativnom i financijskom opterećenju za brodare. Nadalje, analizirana su pravna rješenja koja uključuju primjenu suvremenih tehnoloških dostignuća u pomorskom prijevozu, digitalizaciju obveze izvješćivanja i elektroničkog sustava prikupljanja i prijenosa podataka o osobama na brodu za višestruke namjene, uključujući rješenja o objedinjavanju, pojednostavljivanju i koordinaciji postupaka elektroničke prijave i prijenosa predmetnih podataka za brodove, prema rješenjima Uredbe (EU) 2019/1239 koja će se početi primjenjivati 15. kolovoza 2025. godine. Tako je utvrđeno u kojoj su mjeri ostvareni dugogodišnji ciljevi EU-a u vezi s modalitetima prilagodbe postojećih pravnih rješenja izazovima digitalizacije i suvremene pomorske plovidbe, osiguravanja veće učinkovitosti provođenja mjera traganja i spašavanja za osobama s broda te olakšavanja rješavanja posljedica pomorskih nesreća.

Ključne riječi: *prebrojavanje; prijava podataka; putnici; članovi posade broda.*

* Prof. dr. sc. Željka Primorac, redovita profesorica Pravnog fakulteta Sveučilišta u Splitu, Domovinskog rata 8, 21000 Split, e-adresa: zeljka.primorac@pravst.hr.

1. UVOD

Kroz europske pomorske luke godišnje se preveze više od četiristo milijuna putnika,[1] a nacionalni putnički brodovi, odnosno brodovi koji plove između luka država članica prevezu sto dvadeset milijuna putnika.[2] Na temelju tih podataka možemo zaključiti kako pomorski putnički prijevoz u EU-u ima vrlo važnu ulogu za nacionalne gospodarske sustave država članica EU-a, ali i za ukupno europsko gospodarstvo. Radi održavanja visoke razine sigurnosti europskog pomorskog prometa, uključujući i unaprjeđenje zaštite članova posade broda[3] i putnika na brodovima, doneseni su mnogobrojni sigurnosni standardi. Jedan od njih odnosi se na provođenje postupaka prikupljanja i prijenosa podataka o članovima posade i putnicima na putničkim brodovima.[4] Njegovo je provođenje pridonijelo sprječavanju prekapacitiranosti brodova (s obzirom na ukupan broj osoba koje je dopušteno prevoziti putničkim brodovima),[5] ali i boljoj učinkovitosti provođenja operacija traganja i spašavanja[6] (u slučajevima kada nisu ispunjeni uvjeti za sigurnu plovidbu putničkih brodova ili je zbog nastanka pomorske nesreće[7]

---

1 Više o pomorskom putničkom prometu u EU-u vidjeti Stupalo, V.; Jugović, A.; Mrvica, A., Quantitative Analysis of Maritime Passenger Transport in Europe, *Naše more*, god. 63 (2016.), br. 4, str. 256-263.

2 Izvješće Komisije Europskom parlamentu i Vijeću, REFIT Prilagodba kursa: Provjera prikladnosti zakonodavstva EU-a o sigurnosti putničkih brodova, COM(2015) 508 final, 16. listopada 2015., str. 2, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/?uri=CELEX:52015DC0508 (pristup 26. rujna 2023.).

3 Više o uvjetima koji moraju biti ispunjeni za stjecanje statusa člana posade broda vidjeti Bolanča, D., *Prometno pravo Republike Hrvatske*, Pravni fakultet u Splitu, Split, 2016., str. 117-121.

4 Danas se na putničkim brodovima prevozi više od pet tisuća osoba (putnika i članova posade broda).

5 Sposobnost broda za plovidbu utvrđuje se kontrolom propisanog broja stručno osposobljenih članova posade, smještaja i broja ukrcanih putnika te krcanja tereta. Vidjeti Luttenberger, A., *Pomorsko upravno pravo*, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2008., str. 111.

6 Traganje prethodi operaciji spašavanja ako pozicija osoba ili objekta koji je u opasnosti nije poznata (v. Milošević-Pujo, B.; Jurčević, E., Traganje i spašavanje na moru, *Naše more*, god. 53 (2006.), br. 1-2, str. 38). Više o traganju i spašavanju vidjeti Bolanča, D.; Amižić Jelovčić, P., *Pomorsko pravo*, Pravni fakultet u Splitu, Split, 2023., str. 87-92; Amižić Jelovčić, P.; Primorac, Ž.; Mandić, N., *Obalna straža Republike Hrvatske – pravni okvir*, Pravni fakultet u Splitu, Split, 2017., str. 76-82; Bolanča, D., *Hrvatsko plovidbeno upravno pravo*, Pravni fakultet u Splitu, Split, 2015., str. 55-57; Pavić, D., *Pomorsko imovinsko pravo*, Književni krug, Split, 2006., str. 351-390.

7 Detaljnije o pomorskim nesrećama koje su rezultirale velikim brojem smrtnih slučajeva putnika i/ili članova posade broda vidjeti Wang, X.; Xia, G.; Zhao, J.; Wang, J.; Yang, Z.; Loughney, S.; Fang, S.; Zhang, S.; Xing, Y.; Liu, Z., A Novel Method for the Risk Assessment of Human

trebalo poduzeti mjere traganja i spašavanja). Prema podacima godišnjeg izvješća Europske agencije za pomorsku sigurnost (u nastavku: EMSA)[8] iz listopada 2022. godine, u razdoblju od 2014. do 2021. godine ukupno je provedeno dvije tisuće petsto devedeset šest mjera traganja i spašavanja osoba s brodova (najviše s ribarskih brodova – 55,6 %, zatim teretnih brodova – 24,5 % te putničkih brodova – 9,8 %).[9]

Pomorski je promet izrazito međunarodna djelatnost podložna uvjetima globalnog tržišta i međunarodnoj pravnoj regulaciji.[10] Na globalnoj je razini donesena Međunarodna konvencija o zaštiti ljudskih života na moru iz 1974. godine (u nastavku: Konvencija SOLAS),[11] kao najvažniji i najpotpuniji

Evacuation from Cruise Ships in Maritime Transportation, *Reliability Engineering and System Safety*, god. 230 (2023.), str. 2. Više o istraživanju pomorskih nesreća vidjeti Čorović, B.; Djurović, P., Research of Marine Accidents through the Prism of Human Factors, *Promet – Traffic & Transportation*, god. 25 (2013.), br. 4, str. 369-377. Detaljnije o provođenju istraga pomorskih nesreća radi sprječavanja nastanka novih pomorskih nesreća vidjeti Mandaraka-Sheppard, A., *Modern Maritime Law, Volume 2: Managing Risks and Liabilities*, Informa Law from Routledge, Abingdon, 2013., str. 43; Graziano, A.; Teixeira, A. P.; Guedes Soares, C., Application of the TRACEr Taxonomy for the Codification of Grounding and Collision Accidents, Guedes Soares, C.; Santos, T. A. (ur.), *Maritime Technology and Engineering*, 1. izdanje, CRC Press, Leiden, 2014., str. 216; Baxter, T., Independent Investigation of Transportation Accidents, *Safety Science*, god. 19 (1995.), br. 2-3, str. 271-278; Stoop, J.; Roed-Larsen, S., Public Safety Investigations – A New Evolutionary Step in Safety Enhancement?, *Reliability Engineering and System Safety*, god. 94 (2009.), br. 9, str. 1471-1479. Više o europskom pravnom okviru provođenja istraga pomorskih nesreća vidjeti Rukavina, B.; Luttenberger, A., Investigations of Maritime Accidents Involving Passenger Ships in the Republic of Croatia, *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, god. 60 (2021.), br. 175, str. 142-144; Primorac, Ž., Konsolidacija europskih načela sigurnosnih istraga pomorskih nesreća, Čizmić, J.; Radić, Ž.; Seršić, V. (ur.), *Zbornik radova sa znanstveno-stručnog skupa »In memoriam prof. dr. sc. Vjekoslav Šmid«, Aktualnosti građanskog prava, prava u turizmu, pomorskog prava i prava mora te upravnog prava*, Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu i Grad Rab, Rab, 2014., str. 62-91; Primorac, Ž., Aktualnosti u sustavu obavljanja upravnih istraga pomorskih nesreća prema najnovijim rješenjima hrvatskih pomorskopravnih propisa, Amižić Jelovčić, P. (ur.), *Zbornik radova s 1. međunarodne znanstvene konferencije pomorskog prava »Suvremeni izazovi pomorske plovidbe« – ISCML 2016*, Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu, Split, 2017., str. 335-352.

[8] Engl. *European Maritime Safety Agency*.

[9] EMSA, Annual Overview of Marine Casualties and Incidents 2022, str. 33, https://www.emsa.europa.eu/newsroom/latest-news/item/4867-annual-overview-of-marine-casualties-and-incidents-2021.html (pristup 25. rujna 2023.).

[10] Bulum, B., Pomorski promet, Radionov, N.; Marin, J. (ur.), *Europsko prometno pravo,* Pravni fakultet u Zagrebu, Zagreb, 2011., str. 231.

[11] Međunarodna konvencija o zaštiti ljudskih života na moru (engl. *International Convention for the Safety of Life at Sea*) usvojena je 1. studenoga 1974. godine, a stupila je na snagu 25. svibnja 1980. godine. Detaljnije vidjeti Luttenberger, A., *Pomorsko upravno pravo*, *op. cit*., str. 19-20.

međunarodni instrument o sigurnosti plovidbe na moru,[12] kojom su određeni minimalni standardi sigurnosti za gradnju, opremu i djelovanje broda,[13] odnosno minimalne sigurnosne mjere za putničke brodove.[14] Konvencijom SOLAS (glava III. »Sredstva i uređaji za spašavanje«, dio B »Zahtjevi za brodove i sredstva za spašavanje«, poglavlje II. »Putnički brodovi (dodatni zahtjevi)«, pravilo 27. »Podaci o putnicima«) jasno je propisano kako sve osobe na putničkim brodovima, uključujući putnike, moraju biti prebrojane prije isplovljavanja (st. 1.), a za potrebe provođenja eventualnih operacija traganja i spašavanja trebalo je do 1. siječnja 1999. godine početi prikupljati podatke o imenima i spolu svih putnika razvrstavajući ih u kategorije: odrasli, djeca i bebe (st. 3.).

2. EUROPSKI PRINCIPI PRIJAVE I PRIJENOSA PODATAKA O OSOBAMA NA BRODU – *DE LEGE LATA*

Na europskoj razini, važnije sigurnosne mjere za zaštitu putnika na putničkim brodovima usvojene su nakon dviju pomorskih nesreća putničkih brodova *Herald of Free Enterprise* (1987. godine, u kojoj je poginulo sto devedeset tri osobe)[15] i *Estonia* (1994. godine, u kojoj je poginulo osamsto pedeset dvije osobe).[16] Navedene pomorske nesreće ukazale su kako nedostupnost podataka

[12] Grabovac, I.; Kaštela, S., *Međunarodni i nacionalni izvori hrvatskoga prometnog prava*, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti i Književni krug, Zagreb / Split, 2013., str. 80.

[13] Grabovac, I., *Suvremeno hrvatsko pomorsko pravo i Pomorski zakonik*, Književni krug, Split, 2005., str. 34.

[14] Vidjeti Konvenciju SOLAS, glavu III. »Sredstva i uređaji za spašavanje«, dio B »Zahtjevi za brodove i sredstva za spašavanje«.

[15] Vidjeti Smith, G. W., *Management Obligations for Health and Safety*, CRC Press, Boca Raton, 2011., str. 54, 135; Yang, Z.; Wang, J., Ship Formal Safety Assessment, Talley, W. K. (ur.), *Maritime Safety, Security and Piracy*, Informa Law from Routledge, London, 2008., str. 32. Kao rezultat te pomorske nesreće donesen je Međunarodni pravilnik o upravljanju sigurnošću (engl. *International Safety Management Code*, u nastavku: Pravilnik ISM). Više o tome vidjeti Ibn Awal, Z.; Hasegawa, K., A Study on Accident Theories and Application to Maritime Accidents, *10th International Conference on Marine Technology, MARTEC 2016, Procedia Engineering*, god. 194 (2017.), str. 299. Pravilnik ISM je glava IX. Konvencije SOLAS koja uvodi više svjetske standarde u vezi s upravljanjem broda, bilo da je riječ o zapovjednicima, časnicima ili članovima posade ili o zahtjevima funkcionalnosti u smislu postupaka upravljanja unutar brodarskih tvrtki na kopnu (v. Bolanča, D., *Prometno pravo Republike Hrvatske*, *op. cit*., str. 72). Više o dvostrukoj funkciji Pravilnika ISM-a vidjeti Pavić, D., *Pomorsko pravo,* knjiga druga, Visoka pomorska škola u Splitu, Split, 2002., str. 107; Grabovac, I.; Kaštela, S., *Međunarodni i nacionalni izvori*…, *op. cit*., str. 91.

[16] Vidjeti Dhillon, B. S., *Transportation Systems Reliability and Safety*, CRC Press, Boca Raton, 2016., str. 155; Whittingham, R., *The Blame Machine: Why Human Error Caouses Accidents*,

o putnicima na putničkim brodovima (njihov broj i identitet) može uzrokovati poteškoće nadležnim tijelima u pripremi i učinkovitosti provođenja operacija traganja i spašavanja. Kao rezultat toga, a na temelju predmetnih rješenja Konvencije SOLAS[17] (koja se ne primjenjuju na domaću plovidbu), 18. lipnja 1998. godine donesen je prvi europski zakonodavni propis kojim se, na europskoj razini, detaljnije normiraju postupci prebrojavanja i prikupljanja podataka o osobama na brodu (putnicima i članovima posade). Radi se o Direktivi Vijeća 98/41/EZ o upisu osoba koje putuju putničkim brodovima koji plove prema lukama ili iz luka država članica Zajednice (u nastavku: Direktiva 98/41/EZ).[18] Svrha te direktive jest osigurati da broj putnika na putničkom brodu[19] ne prelazi ukupan broj osoba[20] (uključujući i članove posade broda) koje je brod ovlašten prevoziti sa svojom sigurnosnom opremom,[21] odnosno spriječiti prekapacitiranost ukupnog broja osoba na putničkim brodovima.[22] Nadalje, cilj je osigurati veću učinkovitost pri provođenju operacija traganja i spašavanja te rješavanja posljedica nesreća[23] (čl. 1. Direktive 98/41/EZ).

Routledge, London, 2004., str. 130-131; Yang, Z.; Wang, J., Ship Formal Safety Assessment, *op. cit*., str. 33. Nastanak pomorske nesreće broda *Estonia* pridonio je donošenju novih europskih pravnih rješenja, a neka su od njih sadržana u Direktivi Vijeća 1999/35/EZ od 29. travnja 1999. o sustavu obveznih pregleda radi sigurnog obavljanja linijske plovidbe ro-ro putničkih brodova i brzih putničkih plovila, SL L 138, 1. lipnja 1999. Više o tome vidjeti Vatankhan, S., EU-Regulations on Inquiries into Maritime Casualties, Ehlers, P.; Lagoni, R. (ur.), *Enforcement of International and EU Law in Maritime Affairs*, LIT Verlag, *Münster, 2008., str. 129.*

17 Witt, J. A., *Obligations and Control of Flag States: Developments and Perspectives in International Law and EU Law*, LIT Verlag, Münster, 2007., str. 139.

18 Direktiva Vijeća 98/41/EZ od 18. lipnja 1998. o upisu osoba koje putuju putničkim brodovima koji plove prema lukama ili iz luka država članica Zajednice, SL L 188, 2. srpnja 1998.

19 Putnički brod znači pomorski brod ili pomorsko brzo plovilo koje prevozi više od dvanaest putnika (čl. 2. st. 1. druga alineja Direktive 98/41/EZ). Rješenja Direktive 98/41/EZ ne primjenjuju se na: a) ratne brodove i brodove za prijevoz vojnih trupa te b) jahte za odmor, osim kada imaju ili će imati posadu i prevoze više od dvanaest putnika u komercijalne svrhe (čl. 3. Direktive 98/41/EZ).

20 Osobe znači svi ljudi na brodu, neovisno o dobi (čl. 2. st. 1. prva alineja Direktive 98/41/EZ).

21 Preambula t. 3. Direktive 98/41/EZ.

22 Pape, M., Registration of Persons on Board Passenger Ships, str. 7, https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2017/595901/EPRS_BRI(2017)595901_EN.pdf (pristup 26. rujna 2023.).

23 Prikupljeni podaci o osobama na putničkom brodu pridonose uspješnosti u rješavanju posljedica nesreće, odnosno provođenju postupaka identifikacije osoba koje su sudjelovale u nesreći, pojašnjenju informacija o pravnim pitanjima u vezi s nesrećom i pridonošenju primjerenijoj medicinskoj skrbi o spašenim osobama (preambula t. 4. Direktive 98/41/EZ).

Zapovjednik broda odgovoran je za sigurnu realizaciju pomorskog pothvata i za puno pridržavanje odgovarajućih pravila.[24] Treba ga smatrati pomoćnikom brodara[25] koji je na temelju položaja na koji je postavljen, odnosno radnog mjesta na kojem se nalazi ovlašten djelovati u ime i za račun brodara na brodu na kojemu zapovijeda.[26] Prema odredbama čl. 4. st. 1. i čl. 7. Direktive 98/41/EZ, sve osobe na putničkom brodu koji isplovljava iz luke smještene u državi članici moraju biti prebrojane prije isplovljavanja, a zapovjednik broda dužan je osigurati da broj osoba na brodu ne prelazi broj koji je propisan. Nakon prebrojavanja osoba na brodu, a prije isplovljavanja putničkog broda, zapovjednik putničkog broda[27] i popisivač putnika[28] kompanije ili sustav kompanije[29] na kopnu koji obavlja istu ulogu moraju biti obaviješteni o ukupnom broju osoba na putničkom brodu.[30] Ovim rješenjem nije propisano tko je dužan izvršiti prebrojavanje osoba na brodu, nego su jasno navedene osobe koje moraju biti obaviještene o njihovu ukupnom broju. Prije isplovljavanja putničkog broda, zapovjednik broda uvijek mora biti obaviješten o ukupnom broju osoba na brodu. Osim njega, s predmetnim podacima mora biti upoznat i popisivač putnika kompanije ili sustav kompanije na kopnu koji obavlja istu ulogu.

Obveze prebrojavanja i obavještavanja nadležnih osoba o ukupnom broju osoba na putničkom brodu moraju biti izvršene prije njegova isplovljavanja.

---

[24] Lušić, Z.; Kos, S., Utjecaj brodara na odluke zapovjednika broda, *Naše more*, god. 58 (2011.), br. 3-4, str. 95. Više o dužnosti zapovjednika broda u vezi sa sigurnosti broda i plovidbe vidjeti Bolanča, D., *Prometno pravo Republike Hrvatske*, *op. cit*., str. 128-129; Luttenberger, A., *Pomorsko upravno pravo*, *op. cit*., str. 177-178; Grabovac, I.; Perlain, J., *Prava i dužnosti pomoraca*, Školska knjiga, Zagreb, 1978., str. 41-42.

[25] Više o ulozi zapovjednika broda kao zakonskog zastupnika brodara kojeg brodar imenuje i razrješava dužnosti vidjeti Pavić, D., *Pomorsko imovinsko pravo*, *op. cit*., str. 52, 383.

[26] Barbić, J., Zapovjednik broda – punomoćnik brodara po zaposlenju, *Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu*, god. 58 (2008.), br. 1-2, str. 29.

[27] Više o funkcijama i ovlaštenjima zapovjednika broda vidjeti Bolanča, D., *Prometno pravo Republike Hrvatske*, *op. cit*., str. 127-133.

[28] Popisivač putnika znači »odgovorna osoba na kopnu koju odredi kompanija radi ispunjavanja obaveza prema ISM pravilniku ili osoba na kopnu koju odredi kompanija kao odgovornu za čuvanje podataka o osobama koje su se ukrcale na putnički brod kompanije« (čl. 2. st. 1. šesta alineja Direktive 98/41/EZ). Više o odgovornosti kompanije za »sigurnosni aspekt« upravljanja brodom prema Pravilniku ISM-u vidjeti Skorupan, V., Novine u pravnom reguliranju odgovornih osoba u hrvatskom Pomorskom zakoniku iz 2004., *Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu*, god. 56 (2006.), br. 5, str. 1350, 1363.

[29] Kompanija znači vlasnik putničkog broda ili bilo koja druga organizacija ili osoba kao što je upravitelj ili zakupnik broda, koji je od vlasnika preuzeo odgovornost za upravljanje radom putničkog broda (čl. 2. st. 1 četvrta alineja Direktive 98/41/EZ).

[30] Čl. 4. st. 2. Direktive 98/41/EZ.

Obveza prenošenja informacija o ukupnom broju osoba na brodu sadržana je u čl. 4. st. 1. Direktive 2002/59/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 27. lipnja 2002. o uspostavi sustava nadzora plovidbe i informacijskog sustava Zajednice (u nastavku: Direktiva 2002/59/EZ).[31] Prema prilogu I. »Popis podataka koji se prijavljuju«, dijelu 1. »Podaci koji se prijavljuju u skladu s člankom 4. – Opći podaci« Direktive 2002/59/EZ[32] propisana je obveza brodara,[33] agenta[34] ili zapovjednika broda (broda[35] od 300 BT ili više, koji je na putu za luku države članice)[36] da prijave lučkoj upravi[37] ukupan broj osoba na brodu.[38] U ovom je

[31] Direktiva 2002/59/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 27. lipnja 2002. o uspostavi sustava nadzora plovidbe i informacijskog sustava Zajednice i stavljanju izvan snage Direktive Vijeća 93/75/EEZ, SL L 208, 5. kolovoza 2002.

[32] Predmetna rješenja nisu mijenjana izmjenama Direktive 2002/59/EZ iz 2011. i 2014. godine (v. Direktiva Komisije 2011/15/EU od 23. veljače 2011. o izmjeni Direktive 2002/59/EZ Europskog parlamenta i Vijeća o uspostavi sustava nadzora plovidbe i informacijskog sustava Zajednice, SL L 49, 24. veljače 2011.; Direktiva Komisije 2014/100/EU od 28. listopada 2014. o izmjeni Direktive 2002/59/EZ Europskog parlamenta i Vijeća o uspostavi sustava nadzora plovidbe i informacijskog sustava Zajednice, SL L 308, 29. listopada 2014.).

[33] Prema odredbi čl. 3. st. 1.b) Direktive 2002/59/EZ, brodarom se smatra vlasnik ili upravitelj broda. Više o brodaru kao nositelju brodarske djelatnosti i odgovornoj osobi za izvršenje pomorskog pothvata vidjeti Pavić, D., *Pomorsko imovinsko pravo*, *op. cit*., str. 51-52. Više o upravitelju broda kao osobi koja može voditi brigu o upravljanju sigurnošću vidjeti Skorupan, V., Novine u pravnom reguliranju…, *op. cit*., str. 1348.

[34] Agent znači svaka osoba koja ima mandat ili je ovlaštena za dostavu podataka u ime brodara (čl. 3. st. 1.c) Direktive 2002/59/EZ).

[35] U smislu rješenja Direktive 2002/59/EZ, brodom se smatra svaki pomorski brod ili plovilo (čl. 3. st. 1.f) Direktive 2002/59/EZ).

[36] Riječ je o obvezi koja postoji prije ulaska broda u luke EU-a, dakle, prije uplovljavanja u luke EU-a. Budući da u luke EU-a godišnje pristaje više od dva milijuna brodova, svaki se put moraju ispuniti obveze izvješćivanja. Vidjeti European Commission, Commission Staff Working Document, Evaluation of the Directive 2010/65/EU on Reporting Formalities for Ships Arriving in and/or Departing from Ports of the Member States, Brussels, SWD(2018) 235 final, 16. svibnja 2018., str. 5, https://transport.ec.europa.eu/system/files/2018-05/swd20180234-eval.pdf (pristup 10. rujna 2023.).

[37] Lučka uprava znači nadležna uprava ili tijelo koje, za svaku luku, države članice odrede za primanje i prosljeđivanje podataka koji se dostavljaju u skladu s ovom Direktivom (čl. 3. st. 1.l) Direktive 2002/59/EZ). Više o jurisdikciji obalne države u pomorskom nadzoru prema rješenjima Direktive 2002/59/EZ vidjeti Luttenberger, A.; Zec, D., Interesi obalne države u pomorskom nadzoru, *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, god. 49 (2010.), br. 164, str. 356.

[38] Iako odredbom čl. 3. st. 2. Direktive 2002/59/EU nije isključena primjena njezinih rješenja u odnosu na putničke brodove, možemo uočiti kako još uvijek nema putničkih brodova koji bi zadovoljili uvjete čl. 3. st. 1. Direktive 2002/59/EZ s obzirom na volumen broda (300 BT), premda se s godinama povećavao volumen tih brodova. Više o najvećim putničkim brodovima vidjeti Largest Cruise Ships Worldwide, by Gross Tonnage (do travnja 2023.

slučaju europski zakonodavac izričito naveo kako izvršenje obveze prijave ukupnog broja osoba na brodu tereti jednu od navedenih osoba: brodara, agenta ili zapovjednika broda. Jasno je i naveden rok za izvršenje predmetne obveze: a) najmanje dvadeset četiri sata unaprijed ili b) najkasnije u vrijeme kada brod napušta prethodnu luku, ako je vrijeme putovanja kraće od dvadeset četiri sata ili c) ako luka pristajanja nije poznata ili je promijenjena tijekom putovanja, čim ti podaci budu poznati.[39] Predmetnim se rješenjima poboljšava odaziv nadležnih tijela u slučaju nesreća, nezgoda ili potencijalno opasnih situacija na moru, uključujući postupke traganja i spašavanja (čl. 1. Direktive 2002/59/EZ), čime se ostvaruje i svrha Direktive 2002/59/EZ. Pomorski prijevoz uključuje provođenje brojnih administrativnih postupaka koje nadležna tijela javne uprave zahtijevaju kroz dokumentaciju i prijavu informacija[40] (među ostalim, odnose se i na podatke o ukupnom broju osoba na brodu), a koje je jedna od nadležnih osoba (brodar, agent ili zapovjednik broda) dužna prijaviti i razmijeniti pri uplovljavanju i/ili isplovljavanju broda iz luke EU-a. U tom je kontekstu važan razvoj europskog sustava razmjene pomorskih informacija[41] *(SafeSeaNet)* koji omogućava razmjenu informacija (uključujući i podatke o ukupnom broju osoba na brodu) između pomorskih informacijskih sustava država članica, a koje su prikupljene nadzorom pomorske plovidbe. Uvođenjem sustava *SafeSeaNeta* nastoji se poboljšati sustav prikupljanja i razmjene podataka između nacionalnih pomorskih administracija.[42] Razmjena podataka u elektroničkom obliku putem *SafeSeaNeta* trebala bi doprinijeti smanjenju administrativnog opterećenja i troškova za industriju i države članice.[43]

Osim podataka o ukupnom broju osoba na putničkom brodu (njihovu prebrojavanju i izvješćivanju prema rješenjima čl. 4. st. 1. i 2. Direktive 98/41/EZ) te

godine), dostupno na https://www.statista.com/statistics/264515/ranking-of-the-cruise-ships-worldwide-by-gross-tonnage/ (pristup 26. rujna 2023.).

39 Čl. 4. st. 1. Direktive 2002/59/EZ. Predmetna rješenja nisu mijenjana izmjenama i dopunama Direktive 2002/59/EZ iz 2009. godine (v. Direktiva 2009/17/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o izmjeni Direktive 2002/59/EZ o uspostavi sustava nadzora plovidbe i informacijskog sustava Zajednice, SL L 131, 28. svibnja 2009. (u nastavku: Direktiva 2009/17/EZ)), kao ni izmjenama i dopunama iz 2011. i 2014. godine (v. bilješku 32).

40 Vidjeti Europska komisija, Izvješće Europskom parlamentu i Vijeću o provedbi Direktive 2010/65/EU o službenom postupku prijave za bodove koji dolaze u luke i/ili odlaze iz luka država članica, COM/2014/0320 final, 52014DC0320, 25. lipnja 2014., https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/?uri=CELEX:52014DC0320 (pristup 20. rujna 2023.).

41 Čl. 2. Direktive 2009/17/EZ.

42 Ćorić, D.; Šantić, I., Nadzor sigurnosti plovidbe i utvrđivanje prekršajne odgovornosti, *Pravni vjesnik,* god. 28 (2012.), br. 2, str. 82.

43 Preambula t. 23. Direktive 2009/17/EZ.

podataka o ukupnom broju osoba na brodu (prijavi njihova ukupnog broja prema rješenjima čl. 4. st. 1. Direktive 2002/59/EZ) obavlja se i evidencija njihovih osobnih podataka.[44] Naime, u slučaju plovidbe koja je dulja od dvadeset milja od mjesta isplovljavanja, o osobama na putničkom brodu skupljaju se (prije isplovljavanja) i proslјeđuju (popisivaču putnika kompanije ili sustavu kompanije na kopnu koji obavlja istu ulogu najkasnije trideset minuta nakon isplovljavanja)[45] sljedeći podaci: a) prezimena osoba na brodu, b) njihova imena ili inicijali, c) spol, d) podatak o dobnoj skupini (odrasla osoba, dijete ili beba) kojoj svaka osoba pripada, ili dob ili godina rođenja[46] i e) podatak o potrebi za posebnom skrbi ili pomoći u situacijama nužnosti kada to dobrovoljno iskaže putnik[47] (čl. 5. st. 1. i 2. Direktive 98/41/EZ).[48] Na temelju ove odredbe uviđamo kako će sve osobe koje se nalaze na putničkom brodu koji isplovljava na plovidbu dulju od dvadeset milja[49] biti prebrojane prije isplovljavanja te će biti uzeti njihovi osobni podaci.[50] Ako je riječ o plovidbi koja je

[44] Više o usporedbi odgovarajućih rješenja Konvencije SOLAS i Direktive 98/41/EZ vidjeti Ringbom, H., *The EU Maritime Safety Policy and International Law*, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden, 2008., str. 257.

[45] Uviđamo kako su prema odredbi čl. 8. Direktive 98/41/EZ propisane dužnosti svake kompanije koja preuzme odgovornost za upravljanje radom putničkog broda: a) uspostaviti sustav za upis podataka o putnicima (predmetni sustav treba zadovoljavati kriterije čitljivosti, dostupnosti, upotrebljivosti i sigurnosti podataka (čl. 11. Direktive 98/41/EZ)), b) imenovati popisivača putnika odgovornog za čuvanje i prenošenje tih podataka u slučaju nužnosti ili pri rješavanju posljedica nesreće i c) osigurati da su podaci koji se traže u svakom trenutku spremni za prenošenje imenovanom tijelu za traganje i spašavanje u slučaju nužnosti ili pri rješavanju posljedica nesreće.

[46] Podaci od a) do d) zahtijevani su za sve osobe na brodu (putnike i članove posade putničkog broda).

[47] Ovaj se podatak bilježi samo u odnosu na putnika koji dobrovoljno ukaže na potrebu za posebnom pomoći ili skrbi u situacijama nužnosti (čl. 5. st. 1. Direktive 98/41/EZ). Kompanija je dužna osigurati da se navedeni podaci ispravno zabilježe i dostave zapovjedniku broda prije nego što isplovi putnički brod (čl. 8. Direktive 98/41/EZ).

[48] Čl. 5. Direktive 98/41/EZ primjenjuje se od 1. siječnja 2000. godine (čl. 15. st. 1. Direktive 98/41/EZ).

[49] Država članica iz čije luke putnički brod isplovljava može sniziti granicu od dvadeset milja (čl. 9. st. 1. Direktive 98/41/EZ).

[50] Država članica iz čije luke putnički brodovi plove na domaćim plovidbama ili dvije države članice između čijih luka plove putnički brodovi mogu od Komisije zatražiti odstupanje, u cijelosti ili djelomično, od zahtjeva bilježenja podataka navedenih u čl. 5. st. 1. ako smatraju da je to za kompanije neizvedivo (čl. 9. st. 4. Direktive 98/41/EZ). Primjenjujući predmetnu odredbu, Republici Italiji odobren je 2016. godine zahtjev za odstupanjem u vezi s obvezom propisane čl. 5. st. 1. Direktive 98/41/EZ u odnosu na brodove koji plove na tri relacije (v. Provedbena odluka Komisije (EU) 2016/1109 od 6. srpnja 2016. o zahtjevu za odstupanje Italije u skladu s člankom 9. stavkom 4. Direktive Vijeća 98/41/EZ o upisu osoba koje putuju putničkim brodovima koji plove prema lukama ili iz luka država člani-

kraća od dvadeset milja od mjesta isplovljavanja, osobe će biti samo prebrojane.

Kako bi se pojednostavio i standardizirao postupak elektroničkog prijenosa svih informacija, uključujući i podatke o ukupnom broju osoba na brodu (prema rješenjima Direktive 2002/59/EZ) koje su brodovi dužni prijaviti prije uplovljavanja u luke država članica, odnosno nakon isplovljavanja iz navedenih luka, donesena je Direktiva 2010/65/EU o službenom postupku prijave za brodove koji dolaze u luke i/ili odlaze iz luka država članica[51] (čl. 1. st. 1. i 2. Direktive 2010/65/EU). Svrha njezina rješenja jest pojednostaviti i uskladiti (harmonizirati) administrativne postupke pružanja i primanja informacija od brodova koji uplovljavaju u luke EU-a,[52] a koji se primjenjuju u pomorskom prijevozu. To se obavlja standardiziranjem elektroničkog prijenosa informacija,[53] odnosno izvršavanjem prijave u elektroničkom obliku i racionaliziranjem službenog postupka prijave (čl. 1. st. 1. Direktive 2010/65/EU). Njima se potiče uporaba elektroničkog oblika prijenosa informacija određujući kako službeni postupak prijave[54] (koji se primjenjuje

ca Zajednice, SL L 183, 8. srpnja 2016.); Kraljevini Danskoj i Saveznoj Republici Njemačkoj odobren je 2017. godine zahtjev za odstupanjem u vezi s obvezom propisane čl. 5. st. 1. Direktive 98/41/EZ u odnosu na brodove koji plove na jednoj relaciji (v. Provedbena odluka Komisije (EU) 2017/711 od 18. travnja 2017. o zahtjevu za odstupanje Kraljevine Danske i Savezne Republike Njemačke u skladu s člankom 9. stavkom 4. Direktive 98/41/EZ o upisu osoba koje putuju putničkim brodovima koji plove prema lukama ili iz luka država članica Zajednice, SL L 104, 20. travnja 2017.); Republici Hrvatskoj odobren je 2017. godine zahtjev za odstupanjem u vezi s obvezom propisane čl. 5. st. 1. Direktive 98/41/EZ u odnosu na brodove koji plove na četrnaest relacija (v. Provedbena odluka Komisije (EU) 2017/729 od 20. travnja 2017. o zahtjevu za odstupanje Republike Hrvatske u skladu s člankom 9. stavkom 4. Direktive 98/41/EZ o upisu osoba koje putuju putničkim brodovima koji plove prema lukama ili iz luka država članica Zajednice, SL L 107, 25. travnja 2017.).

[51] Direktiva 2010/65/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 20. listopada 2010. o službenom postupku prijave za brodove koji dolaze u luke i/ili odlaze iz luka država članica i o stavljanju izvan snage Direktive 2002/6/EZ, SL L 283, 29. listopada 2010. (u nastavku: Direktiva 2010/65/EU).

[52] Vidjeti Marten, B., Port State Jurisdiction over Vessel Information: Territoriality, Extraterritoriality and the Future of Shipping Regulation, *The International Journal of Marine and Coastal Law*, god. 31 (2016.), br. 3, str. 481-482.

[53] Elektronički prijenos podataka znači proces prijenosa digitalno kodiranih informacija uporabom prilagodljivog strukturiranog formata koji se može izravno upotrebljavati za računalnu pohranu i obradu (čl. 2. st. 1.f) Direktive 2010/65/EU). Prema odredbi čl. 5. st. 1. Direktive 2010/65/EU, države članice prihvatile su službeni postupak prijave u elektroničkom obliku te prijenos podataka preko jedinstvenog prozora koji povezuje *SafeSeaNet*, e-Carinu i druge elektroničke sustave te predstavlja mjesto na kojem se, u skladu s Direktivom 2010/65/EU, prijavljuju sve informacije jedanput i stavljaju na raspolaganje državama članicama (čl. 5. st. 1. Direktive 2010/65/EU) najkasnije do 1. lipnja 2015. godine.

[54] Vidjeti Koliousis, I.; Koliousis, P.; Katsoulakos, T., Maritime Single Windows: Lessons Learned from the eMAR Project, Ehlers, S. *et al*. (ur.), *Maritime-Port Technology and Deve-*

na pomorski prijevoz za brodove koji uplovljavaju u luke smještene u državama članicama i isplovljavanju iz tih luka – čl. 1. st. 2. Direktive 2010/65/EU) uključuje i dužnost dostave informacija, odnosno podataka koji su navedeni u prilogu »Popis službenih postupaka prijave« Direktive 2010/65/EZ.[55] Predmetna rješenja uključuju dužnost dostave i informacija (podataka) o ukupnom broju osoba na brodu[56] prema čl. 4. Direktive 2002/59/EZ. Europski je zakonodavac, odredbom čl. 4. Direktive 2010/65/EU, propisao identična pravna rješenja koja se odnose na rok podnošenja službene prijave podataka. Novine u vezi sa službenim postupkom prijave odnosile su se na uputu državama članicama EU-a da prihvate obrasce IMO FAL za obavljanje službenog postupka prijave[57] te prihvate dostavu traženih podataka, prema europskim pravnim rješenjima, u papirnatom obliku najkasnije do 1. lipnja 2015. godine (čl. 7. Direktive 2010/65/EU).

Direktivom 2010/65/EU proširen je, u odnosu na rješenja čl. 4. st. 1. Direktive 2002/59/EZ, krug osoba od kojih se može zahtijevati ispunjenje obveze dostave predmetnih informacija. Riječ je obvezi koja tereti zapovjednika ili svaku drugu osobu koju je propisno ovlastio brodar.[58] Također, rješenja čl. 4. Direktive 2010/65/EU propisuju kako se predmetni podaci dostavljaju nadležnom tijelu

lopment, Taylor & Francis Group, London, 2015., str. 27-28; Wawruch, R., The Concept of a Single Window in e-Navigation and According to the EU Regulations, *International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation*, god. 9 (2015.), br. 4, str. 555.

[55] Popis službenih postupaka prijave iz Direktive 2010/65/EU uključuje četrnaest kategorija informacija koje proizlaze iz europskih i međunarodnih pravnih propisa uz pravo države članice EU-a da uključi i dodatne kategorije podataka koje ta država zahtijeva u skladu s nacionalnim zakonodavstvom. Ovi zahtjevi zajedno uključuju oko dvjesto trideset podatkovnih elemenata (v. European Commission, Commission Staff Working Document, Evaluation of the Directive 2010/65/EU on Reporting Formalities for Ships Arriving in and/or Departing from Ports of the Member States, *op. cit*., str. 26).

[56] Ovdje je važno istaknuti kako je dodatkom »Obrazac za pružanje informacija o sigurnosnoj zaštiti za sve brodove prije ulaska u luku države članice EU« Direktive 2010/65/EU navedeno da se zahtijevaju potvrde koje utvrđuju da je priložen primjerak popisa posade i popisa putnika, dakle popis ukupnog broja osoba na brodu.

[57] Riječ je o trenutačno važećim obrascima FAL u koje Međunarodna pomorska organizacija (u nastavku: IMO) unosi sve bitne promjene (v. čl. 10. Direktive 2010/65/EU). Detaljnije o obrascima IMO FAL vidjeti poglavlje 2.2., bilješke 94 i 95; Rukavina, B.; Rak, L.; Buneta, S., Legal Framework for Establishing a Single Maritime Transport Space without Barriers, *Pomorski zbornik*, god. 52 (2016.), br. 1, str. 174.

[58] Ovdje uočavamo kako je europski zakonodavac odlučio da se osim od zapovjednika broda, kao osobe od koje se može tražiti ispunjenje obveze dostave traženih podataka, također, može zahtijevati od svake druge osobe koju je propisno ovlastio brodar. Dakle, riječ je o formulaciji kojom se brodarima omogućava mogućnost imenovanja bilo koje druge osobe za izvršenje ove obveze. Rješenjima čl. 4. st. 1. Direktive 2002/59/EZ propisano je kako izvršenje predmetne obveze tereti brodara, agenta ili zapovjednika broda.

koje je odredila država članica u čiju luku namjerava uploviti brod, a ne lučkoj upravi prema rješenjima čl. 4. Direktive 2002/59/EZ. Posljednja novina odnosi se na činjenicu kako su države članice dužne prihvatiti službeni postupak prijave u elektroničkom obliku umjesto papirnatog, uključujući i elektronički prijenos podataka preko jedinstvenog prozora.[59] Na temelju analiziranog, možemo zaključiti kako se predmetnim rješenjima Direktive 2010/65/EU uređuju samo metode prikupljanja i razmjene informacija te pojednostavljuju i usklađuju postupci za njihovu razmjenu, ne dovodeći u pitanje prirodu i sadržaj traženih informacija.[60] S vremenom je postajalo sve jasnije da trenutačni sustav ne omogućava znatno smanjenje administrativnog tereta u međunarodnom prijevozu.[61]

2.1. Direktiva (EU) 2017/2109 o izmjeni Direktive 98/41/EZ i Direktive 2010/65/EU

Radi uklanjanja višestrukog izvršavanja istovrsne obveze, pojednostavljenja postupaka prebrojavanja i upisa osoba na putničkom brodu, kao i prenošenja informacija o broju i osobnim podacima tih osoba kompaniji (brodaru) i nadležnim tijelima traganja i spašavanja, pristupilo se izmjenama i dopunama rješenja Direktive 98/41/EZ i Direktive 2010/65/EU. Kao rezultat toga, 20. prosinca 2017. godine na snagu je stupila Direktiva (EU) 2017/2109 o izmjeni Direktive 98/41/EZ i Direktive 2010/65/EU[62] koja se primjenjuje od 21. prosinca 2019. godine. Budući da se Direktivom (EU) 2017/2109 ističe kako bi, radi olakšavanja pružanja i razmjene prijavljenih informacija i smanjivanja administrativnog opterećenja, države članice trebale upotrebljavati službene postupke prijave uspostavljene Direktivom 2010/65/EU,[63] autorica ukazuje na najnovije izmjene i dopune rješenja Direktive 98/41/EZ, odnosno dopune rješenja Direktive 2010/65/EZ.

[59] Vidjeti bilješku 53.

[60] Tako prema Rukavina, B.; Panjako, A., Legal Regulations for Ships Arriving in and/or Departing from Ports – Achievements and Open Issues, *Pomorstvo*, god. 34 (2020.), br. 1, str. 123.

[61] European Commission, Commission Staff Working Document, Evaluation of the Directive 2010/65/EU on Reporting Formalities for Ships Arriving in and/or Departing from Ports of the Member States, *op. cit.*, str. 30.

[62] Direktiva (EU) 2017/2109 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. studenoga 2017. o izmjeni Direktive Vijeća 98/41/EZ o upisu osoba koje putuju putničkim brodovima koji plove prema lukama ili iz luka država članica Zajednice i Direktive 2010/65/EU Europskog parlamenta i Vijeća o službenom postupku prijave za brodove koji dolaze u luke i/ili odlaze iz luka država članica, SL L 315, 30. studenoga 2017. (u nastavku: Direktiva (EU) 2017/2109).

[63] Preambula t. 5. Direktive (EU) 2017/2109.

2.1.1. Izmjene i dopune Direktive 98/41/EZ

U vezi s provođenjem elektroničke prijave podataka o osobama na putničkim brodovima, sadržajno se najveći dio izmjena i dopuna, prema rješenjima Direktive (EU) 2017/2109, odnosi na rješenja Direktive 98/41/EZ. Radi se o određenim promjenama čl. 2. st. 1. Direktive 98/41/EZ u vezi s teorijskim tumačenjem pojmova putničkog broda,[64] popisivača putnika[65] te imenovanog tijela,[66] ali i proširenja vrsta plovila na koje se ne primjenjuju rješenja Direktive 98/41/EZ. Riječ je o slučajevima izuzeća koji su navedeni u čl. 1. st. 2. t. 1. Direktive (EU) 2017/2109, a koji se, osim izuzeća u odnosu na ratne brodove i brodove za prijevoz vojnih trupa (rješenje identično odredbi čl. 3. st. 1. Direktive 98/41/EZ), odnose i na izuzeća za sljedeće vrste plovila: jahte za razonodu i plovila za razonodu (rješenje koje je u znatnoj mjeri izmijenjeno u odnosu na odredbu čl. 3. st. 1. Direktive 98/41/EZ)[67] te brodove

[64] Putničkim brodom znači »brod ili brzo plovilo koje prevozi više od 12 putnika« (čl. 1. st. 1.a) Direktive (EU) 2017/2109). Ovom se definicijom odustalo od navođenja kako se predmetno poimanje odnosi na putnički brod kao pomorski brod ili pomorsko brzo plovilo koje prevozi više od dvanaest putnika, a koje je kao takvo sadržano u čl. 2. st. 1. druge alineje Direktive 98/41/EZ (v. bilješku 19).

[65] Popisivač putnika znači »odgovorna osoba koju imenuje kompanija radi ispunjavanja obaveza u okviru ISM pravilnika, kad je to primjenjivo, ili osoba koju imenuje kompanija kao odgovornu za prijenos informacija o osobama koje su se ukrcale na putnički brod kompanije« (čl. 1. st. 1.b) Direktive (EU) 2017/2109). Važno je uočiti kako je predmetna definicija u bitnoj mjeri različita od definicije popisivača putnika prema rješenjima čl. 2. st. 1. šeste alineje Direktive 98/41/EZ jer više ne obuhvaća osobu koja se za izvršenje poslova, koji su joj stavljeni u nadležnost, morala nalaziti na kopnu. Također, važna novina odnosi se i na činjenicu kako nova rješenja propisuju odgovornost navedene osobe za prijenos informacija o osobama koje su se ukrcale na putnički brod kompanije, a ne za čuvanje predmetnih informacija prema rješenjima čl. 2. st. 1. šeste alineje Direktive 98/41/EZ.

[66] Važno je uočiti kako je čl. 1. st. 1.c) Direktive (EU) 2017/2109 istaknuto da će se raditi o imenovanom tijelu ako ispuni kumulativno navedene uvjete: a) riječ je o nadležnom tijelu države članice odgovorne za traganje i spašavanje ili koje se bave rješavanjem posljedica nesreće i b) tijelo navedeno pod a) koje ima pristup informacijama koje se zahtijevaju u skladu s Direktivom 98/41/EZ (zahtjev pod b) nije sadržan u rješenjima čl. 2. st. 1. sedme alineje Direktive 98/41/EZ). Dakle, riječ je o nadležnom tijelu koje ima izravan ili neizravan pristup informacijama koje se zahtijevaju ovom Direktivom (preambula t. 14. Direktive (EU) 2017/2109).

[67] Odredbom čl. 3. st. 1. Direktive 98/41/EZ izuzeće od primjene navedenih normi obuhvaćalo je jahte za odmor, no ako je navedeno plovilo imalo posadu i prevozilo više od dvanaest putnika u komercijalne svrhe, u odnosu na to plovilo primjenjivale su se odredbe Direktive 98/41/EZ. U vezi s ovom pravnom normom, europski se zakonodavac, Direktivom (EU) 2017/2109, odlučio za promjenu terminologije te više ne koristi pojam »jahte za odmor«, nego »jahte za razonodu« ili »plovila za razonodu« koje zajednički definira kao plovila koja se ne upotrebljavaju u komercijalne svrhe, neovisno o vrsti pogona (čl. 1. st. 1.g) Direktive (EU) 2017/2109). U odnosu na navedena plovila ne postoji mogućnost primjene

koji plove isključivo u područjima luka[68] ili unutarnjim plovnim putovima (riječ je o novoj odredbi implementiranoj Direktivom (EU) 2017/2109).

Uzimajući u obzir rješenja kojima je prema odredbama Direktive 2002/59/EZ, odnosno Direktive 2010/65/EU omogućena elektronička prijava i prijenos podataka o osobama na brodovima, bitna promjena odnosi se na obvezu prebrojavanja osoba na putničkom brodu u skladu s čl. 4. st. 2. Direktive 98/41/EZ. Naime, prije isplovljavanja putničkog broda iz luke smještene u državi članici postoji obveza prebrojavanja tih osoba,[69] dostavljanja predmetnih informacija zapovjedniku broda[70] i prijavljivanja[71] tih podataka odgovarajućim tehničkim sredstvima[72] u jedinstveni prozor[73] (engl. *National Single Window*) ili imenovanom tijelu države članice ako države članice donesu odluku da se navedeni podaci dostave imenovanom tijelu pomoću automatskog identifikacijskog sustava[74]

rješenja Direktive 98/41/EZ ovisno o posadi jahte/plovila za razonodu, broju putnika i komercijalnosti po uzoru na starija rješenja iz čl. 3. Direktive 98/412/EZ.

68 Područje luke znači područje koje nije morsko područje, kako ga definiraju države članice, koje se proteže do najdaljih stalnih lučkih objekata koji čine sastavni dio lučkog sustava ili do granica određenih prirodnim geografskim oblicima koji štite ušće ili slično zaklonjeno područje (čl. 2. st. 1.r) Direktive 2009/45/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 6. svibnja 2009. o sigurnosnim pravilima i normama za putničke brodove (preinačena), SL L 163, 25. lipnja 2009.). Više o pravu odstupanja od primjene rješenja Direktive 98/41/EZ za države članice koje nemaju morske luke i nemaju pod svojom zastavom putničke brodove obuhvaćene područjem primjene te Direktive vidjeti novu odredbu čl. 1. st. 2. t. 2. Direktive (EU) 2017/2109.

69 Više o pravu »država članica iz čije luke putnički brod isplovljava može ga izuzeti od obveze prijave broja osoba na brodu u jedinstveni prozor«, odnosno izuzeti ga od obveza prema odredbi čl. 5. Direktive 98/41/EZ, vidjeti čl. 1. st. 7.a) Direktive (EU) 2017/2109.

70 Uviđamo kako je riječ o obavještavanju samo jedne osobe, zapovjednika broda, o ukupnom broju putnika (ne i popisivača putnika kompanije ili sustav kompanije na kopnu koji ima istu ulogu prema rješenjima čl. 4. st. 2. Direktive 98/41/EZ).

71 Informacije o broju osoba, ali i osobne podatke o osobama na putničkom brodu kompanije su dužne prijaviti točno i pravodobno (čl. 1. st. 8. Direktive (EU) 2017/2109).

72 Prema rješenjima Direktive 98/41/EZ, način prikupljanja osobnih podataka temeljio se na vlastitoj izjavi putnika, dok će se elektroničkim sredstvima upisa i provjere podataka osigurati upis jedinstvenih informacija o svakoj osobi na brodu (preambula t. 19. Direktive (EU) 2017/2109).

73 Radi se o prijavi u jedinstveni nacionalni prozor koji nadležnom tijelu omogućava pristup tim podacima u slučaju nužde ili rješavanja posljedica nesreće na moru (preambula t. 4. Direktive (EU) 2017/2109). Jedinstveni prozor uspostavljen je u skladu s čl. 5. Direktive 2010/65/EU.

74 Čl. 1. st. 3. Direktive (EU) 2017/2109. Uviđamo kako navedena pravna norma određuje kako je svrha prikupljanja podataka o ukupnom broju osoba na brodu ne samo izvijestiti zapovjednika broda o njihovu broju, nego i proslijediti informacije o njihovu broju u

(engl. *Automatic Identification System* – AIS).[75] Riječ je o rješenju koje predstavlja uvođenje elektroničkog, digitaliziranog prijenosa i razmjene podataka o osobama na putničkim brodovima čime se istodobno omogućava dostupnost predmetnih podataka za provođenje postupaka traganja i spašavanja u slučaju nesreće.

Određene sadržajne razlike postoje i u vezi s opsegom informacija koje se zahtijevaju o osobama na putničkom brodu koji isplovljava iz luke smještene u državi članici na plovidbu dulju od dvadeset nautičkih milja od točke isplovljavanja do sljedeće luke pristajanja. Predmetnim se rješenjima u određenoj mjeri mijenja čl. 5. st. 1. Direktive 98/41/EZ[76] proširujući krug informacija koje je potrebno prikupiti, a koje su kao takve striktno navedene: a) prezimena i imena osoba na brodu,[77] spol i državljanstvo osoba na brodu,[78] datumi rođenja osoba na brodu;[79] b) informacije o posebnoj skrbi ili pomoći koje bi mogle biti potrebne u slučaju nužde ako putnik dobrovoljno iskaže predmetne informacije;[80] c) broj za kontakt u slučaju nužde

jedinstveni prozor ili imenovanom tijelu (ako država članica tako odluči), što je rješenje koje nije propisano Direktivom 98/41/EZ. Ipak, izmjenom i dopunom čl. 4. st. 2. Direktive 98/41/EZ propisano je prijelazno razdoblje do 20. prosinca 2023. godine. Unutar toga razdoblja države članice mogu i dalje dopuštati da se te informacije dostavljaju popisivaču putnika kompanije ili sustavu kompanije na kopnu koji obavlja istu funkciju, umjesto da zahtijevaju prijavu tih informacija u jedinstveni prozor ili imenovanom tijelu s pomoću automatskog identifikacijskog sustava (čl. 1. st. 3. Direktive (EU) 2017/2109).

75 Važno je uočiti kako su u prijelaznom razdoblju do 20. prosinca 2017. godine države članice EU-a mogle dopustiti da se predmetne informacije dostave popisivaču putnika kompanije ili sustavu kompanije na kopnu koji je obavljao istu funkciju, umjesto da zahtijevaju prijavu tih informacija u jedinstveni prozor ili imenovanom tijelu pomoću AIS-a (čl. 1. st. 3. Direktive (EU) 2017/2109).

76 Čl. 1. st. 4. t. 1. Direktive (EU) 2017/2109.

77 Čl. 5. st. 1. Direktive 98/41/EZ zahtijevalo se prikupljanje podataka o imenima osoba na putničkom brodu ili o njihovim inicijalima (novim rješenjima čl. 1. st. 4. t. 1. Direktive (EU) 2017/2109 odustalo se od evidentiranja inicijala osoba na putničkom brodu).

78 Prema odredbi čl. 5. st. 1. Direktive 98/41/EZ nisu bile obuhvaćene informacije o državljanstvu osoba na putničkim brodovima. Budući da su predmetni podaci posebno važni u vezi s pružanjem pomoći navedenim osobama i njihovoj rodbini u slučaju pomorske nesreće (lakša identifikacija, pružanje pravodobnih i pouzdanih informacija rodbini unesrećene osobe na putničkom brodu, brže pružanje konzularne pomoći i dr.), Direktivom (EU) 2017/2109 proširen je opseg osobnih podataka o osobama na putničkom brodu obvezno obuhvaćajući i informacije o državljanstvu tih osoba (preambula t. 11. Direktive (EU) 2017/2109).

79 Direktivom 98/41/EZ nije se zahtijevalo pribavljanje podataka o datumu rođenja osoba na putničkom brodu, nego se zahtijevalo pribavljanje podataka o njihovoj dobnoj skupini (odrasla osoba, dijete, beba) ili dobi te osobe (čl. 5. st. 1. Direktive 98/41/EZ).

80 Ovo rješenje odgovara normi čl. 5. st. 1. Direktive 98/41/EZ (v. bilješku 47) te se njime ističe važnost i posebnost prijevoza osoba s invaliditetom, odnosno osoba smanjene

ako država članica tako odluči i ako to putnik dobrovoljno iskaže.[81] Predmetne se informacije, najkasnije petnaest minuta nakon isplovljavanja[82] putničkog broda, prijavljuju u jedinstveni prozor[83] koji kao takav nije uspostavljen rješenjima Direktive 98/41/EZ,[84] što uvažava posebnost odvijanja pomorske putničke plovidbe i uspostavljeni digitalizirani oblik prijave podataka o osobama na brodu u jedinstveni prozor.

Uviđamo kako više ne postoji obveza kompanije, koja preuzme odgovornost za upravljanje putničkim brodom, da uspostavi sustav za upis podataka o putnicima kao što propisuje čl. 8. st. 1. Direktive 98/41/EZ. Predmetna je izmjena razumljiva s obzirom na to da se nadležnost popisivača putnika, kojeg je imenovala kompanija, više ne odnosi na čuvanje i prenošenje podataka o putnicima kao što proizlazi iz čl. 5. st. 2. i čl. 8. st. 1. Direktive 98/41/EZ, nego se odnosi na prijavu tih informacija u jedinstveni prozor ili imenovanom tijelu s pomoću automatskog identifikacijskog sustava.[85]

Iako je u čl. 8. st. 3. Direktive 98/41/EZ navedeno kako se prikupljeni osobni podaci ne čuvaju dulje nego što je potrebno (ne određujući jasno do kada je potrebno čuvati podatke), rješenja Direktive (EU) 2017/2109 jasno određuju trenutak do kada su nadležna tijela/kompanije, odnosno države članice ovlaštene čuvati osobne podatke osoba na brodu. Prema odredbi čl. 1. st. 6. t. 2. i čl. 1. st. 8.

---

pokretljivosti. Svaka je kompanija dužna osigurati da se informacije o putnicima koji su iskazali potrebu za posebnom skrbi ili pomoći u situacijama nužde propisno zabilježe i dostave zapovjedniku broda prije nego što isplovi putnički brod (čl. 1. st. 6. Direktive (EU) 2017/2109).

81 Radi se o podacima o broju za kontakt u slučaju nužde koji do stupanja na snagu Direktive (EU) 2017/2109 nisu bili prikupljani jer njihovo prikupljanje nisu propisivala rješenja Direktive 98/41/EZ.

82 Rok prijave predmetnih informacija skraćen je duplo. Prije je trebalo prijaviti najkasnije trideset minuta nakon isplovljavanja putničkog broda (čl. 5. st. 2. Direktive 98/41/EZ), odnosno najkasnije petnaest minuta nakon isplovljavanja putničkog broda. Skraćivanje roka prijave rezultat je činjenice kako se predmetni podaci prikupljaju i prije isplovljavanja putničkog broda te su ujedno poboljšana elektronička sredstva za bilježenje podataka (preambula t. 12. Direktive (EU) 2017/2109).

83 U prijelaznom razdoblju od šest godina, od 20. prosinca 2017. do 20. prosinca 2023. godine, države članice mogu dopustiti da se te informacije dostavljaju popisivaču putnika kompanije ili sustavu kompanije na kopnu koji obavlja istu funkciju umjesto da zahtijevaju prijavu tih informacija u jedinstveni prozor (čl. 1. st. 4. t. 3. Direktive (EU) 2017/2109), odnosno i dalje je dopuštena uporaba nedigitaliziranog sustava prijave, prijenosa i razmjene podataka o osobama na putničkom brodu.

84 Vidjeti čl. 1. st. 4. t. 2. Direktive (EU) 2017/2109.

85 Tako na temelju čl. 1. st. 4. t. 2. i čl. 1. st. 6. t. 1. Direktive (EU) 2017/2109.

t. 3. Direktive (EU) 2017/2109, kompanije i države članice ne čuvaju prikupljene[86] osobne podatke o osobama na brodu dulje nego što je potrebno. Kompanije čuvaju prikupljene podatke samo do trenutka sigurnog završetka dotične plovidbe broda i do trenutka kada se ti podaci prijave u jedinstveni prozor,[87] a države članice do trenutka sigurnog dovršetka dotične plovidbe broda, ali ne dulje od šezdeset dana nakon prolaska broda ili u slučaju nužde ili pri rješavanju posljedica nesreće, do dovršetka bilo kakve istrage ili sudskog postupka.[88]

2.1.2. Dopuna Direktive 2010/65/EU

U odnosu na rješenja Direktive 2010/65/EU, Direktiva (EU) 2017/2109 ne predviđa izmjene, nego propisuje dopunu jedne pravne norme sadržane u prilogu te Direktive. Naime, prema odredbi čl. 2. Direktive (EU) 2017/2109, u prilogu »Popis službenih postupaka prijave«, dijelu A »Službeni postupak prijave« Direktive 2010/65/EU dodana je nova kategorija informacija koju je potrebno prijaviti (t. 7.). Radi se o informacijama o osobama na brodu, odnosno o njihovu broju i osobnim podacima koje je potrebno prikupiti i proslijediti prema rješenjima čl. 4. st. 2. i čl. 5. st. 2. Direktive 98/41/EZ. Ovdje možemo uočiti kako se predmetna izmjena ne odnosi više na doradu tehničkih pitanja u vezi s prikupljanjem i prosljeđivanjem podataka o osobama na brodu (sadržanih u Direktivi 2010/65/EZ), nego na sadržajno proširenje obveze prijave traženih informacija na novu kategoriju informacija, podatke o broju i osobnim podacima svih osoba na brodu.

2.2. Uredba (EU) 2016/399 o Zakoniku Unije o pravilima kojima se uređuje kretanje osoba preko granica

Podaci o osobama na brodu predmet su provjere u sklopu provođenja postupaka granične kontrole na morskim granicama. Naime, Uredbom (EU) 2016/399 Europskog parlamenta i Vijeća od 9. ožujka 2016. o Zakoniku

[86] Odredbom čl. 1. st. 10. Direktive (EU) 2017/2109 određeno je kako se obrada osobnih podataka osoba na putničkom brodu provodi u skladu s Uredbom (EU) 2016/679 Europskog parlamenta i Vijeća od 27. travnja 2016. o zaštiti pojedinaca u vezi s obradom osobnih podataka i o slobodnom kretanju takvih podataka te o stavljanju izvan snage Direktive 95/46/EZ (Opća uredba o zaštiti podataka), SL L 119, 4. svibnja 2016.

[87] Radi se o detaljnije propisanom trenutku do kada kompanije čuvaju osobne podatke o osobama na putničkom brodu u odnosu na rješenja čl. 8. Direktive 98/41/EZ koja navode kako se predmetni podaci »ne čuvaju dulje nego je potrebno« za potrebe te Direktive, što je omogućilo korištenje osobnih podataka o putnicima u znatno duljem razdoblju.

[88] Predmetnim je rješenjima po prvi put reguliran trenutak do kada su države članice ovlaštene čuvati prikupljene osobne podatke o putnicima.

Unije o pravilima kojima se uređuje kretanje osoba preko granica (Zakonik o schengenskim granicama),[89] prilogom VI. »Posebna pravila za različite vrste granica i različita prijevozna sredstva koja se koriste za prelazak vanjskih granica država članica« normirani su opći postupci[90] kontrole u pomorskom prometu (t. 3.1.) koji obuhvaćaju izvršenje obveze izrade popisa posade i putnika prema podacima obrazaca 5 i 6 IMO FAL-a, Konvencije o olakšicama u međunarodnom pomorskom prometu iz 1965. godine (u nastavku: Konvencija FAL).[91] Ispunjavanje ove obveze tereti zapovjednika broda, brodskog agenta ili neku drugu osobu koju je zapovjednik broda propisano ovlastio ili koja je ovlaštena na način prihvatljiv dotičnom javnom nadležnom tijelu,[92] a mora se izvršiti u vremenskim rokovima koji odgovaraju rješenjima čl. 4. Direktive 2002/59/EZ, odnosno čl. 4. Direktive 2010/65/EU.[93] Popis posade (engl. *IMO FAL Form 5, Crew List*)[94] i popis putnika (engl. *IMO FAL Form 6, Passenger List*)[95] zapovjednik broda dostavlja

[89] Uredba (EU) 2016/399 Europskog parlamenta i Vijeća od 9. ožujka 2016. o Zakoniku Unije o pravilima kojima se uređuje kretanje osoba preko granica (Zakonik o schengenskim granicama), SL L 77, 23. ožujka 2016.

[90] Poglavljem 3.2. priloga VI. »Posebna pravila za različite vrste granica i različita prijevozna sredstva koja se koriste za prelazak vanjskih granica država članica« normirani su posebni postupci kontrole za određene vrste plovila (brodovi za kružna putovanja, brodovi za izletničku plovidbu, brodovi za obalni ribolov, trajektne linije i teretne linije između država članica).

[91] Konvencija o olakšicama u međunarodnom pomorskom prometu (engl. *Convention on Facilitation of International Maritime Traffic*) usvojena je 9. travnja 1965. godine, a stupila je na snagu 5. ožujka 1967. godine. Konvencija FAL pojednostavljuje proceduru pri uplovljavanju, boravku i isplovljenju broda radi ubrzanja međunarodnog pomorskog prometa kako bi se izbjeglo nepotrebno zadržavanje brodova (v. Milošević-Pujo, B.; Pavlić, T., Brodske isprave i knjige, *Naše more*, god. 53 (2006.), br. 5-6, str. 241). Detaljnije vidjeti Bolanča, D., *Prometno pravo Republike Hrvatske*, *op. cit*., str. 148.

[92] Propisan je širi krug nadležnih osoba za ispunjavanje ove obveze u odnosu na rješenja Direktive 2002/59/EZ i Direktive 2010/65/EU (brodar, agent ili zapovjednik broda prema odredbi čl. 4. st. 1. Direktive 2002/59/EZ, odnosno zapovjednik ili svaka druga osoba koju je brodar propisno ovlastio prema odredbi čl. 4. Direktive 2010/65/EU).

[93] Vidjeti odredbe 3.1.2. priloga VI. Uredbe (EU) 2016/399.

[94] Obrazac 5 Konvencije FAL obuhvaća ispunjavanje podataka koji se odnose na posadu broda, a uključuje i podatke o prezimenu i imenu člana posade broda, njegovu činu ili poziciji na brodu, nacionalnosti člana posade broda, datumu i mjestu rođenja, spolu, vrsti i broju osobnog dokumenta za identifikaciju (osobna iskaznica, putna isprava), državi koja je izdala predmetni dokument te roku važenja predmetnog dokumenta.

[95] Obrazac 6 Konvencije FAL obuhvaća ispunjavanje podataka koji se odnose na putnike na brodu, a uključuje i podatke o prezimenu i imenu putnika, datumu i mjestu rođenja putnika, spolu, serijskom broju osobne iskaznice ili putne isprave, roku važenja predmetnog dokumenta, luci ukrcaja, podaci o broju vize (ako se zahtjeva viza), luci iskrcaja te podaci koji se odnose na definiranje je li riječ o tranzitnom putniku ili ne.

službenicima graničnog nadzora ili, ako je tako određeno nacionalnim pravom, drugim odgovarajućim nadležnim tijelima koja bez odgode dostavljaju popise službenicima graničnog nadzora.[96] Dostava informacije iz standardiziranih obrazaca 5 i 6 (engl. *IMO FAL Form 5 & 6*)[97] propisanih Konvencijom FAL uključena je u provođenje službenog postupka prijave u elektroničkom obliku prema rješenjima Direktive 2010/65/EU.

3. EUROPSKI PRINCIPI PRIJAVE I PRIJENOSA PODATAKA O OSOBAMA NA BRODU – *DE LEGE FERENDA*

Jedna od posljednjih europskih mjera u vezi s objedinjavanjem i pojednostavljivanjem postupaka prijave podataka o osobama na brodu jest donošenje Uredbe (EU) 2019/1239 o uspostavi europskog okružja jedinstvenog pomorskog sučelja i stavljanju izvan snage Direktive 2010/65/EU (u nastavku: Uredba (EU) 2019/1239).[98] Potonjom se Uredbom uspostavlja okvir za tehnološki neutralno i interoperabilno europsko okružje jedinstvenog pomorskog sučelja[99] s usklađenim sučeljima kako bi se olakšao elektronički prijenos informacija[100] povezan s obvezama prijave[101] za brodove koji dolaze u europske luke, u njima borave ili odlaze iz njih (čl. 1. Uredbe (EU) 2019/1239). Iako je riječ o obvezujućim i izravno primjenjujućim rješenjima koja su stupila na snagu, njihova primjena

[96] Tako prema 3.1.2. priloga VI. Uredbe (EU) 2016/399.

[97] Vidjeti Brodie, P., *Commercial Shipping Handbook*, 2. izdanje, CRC Press, Boca Raton, 2013., str. 124-125; Rukavina, B.; Panjako, A., Legal Regulations for Ships…, *op. cit*., str. 122.

[98] Uredba (EU) 2019/1239 Europskog parlamenta i Vijeća od 20. lipnja 2019. o uspostavi europskog okružja jedinstvenog pomorskog sučelja i stavljanju izvan snage Direktive 2010/65/EU, SL L 198, 25. srpnja 2019.

[99] Europsko okružje jedinstvenog pomorskog sučelja (engl. *European Maritime Single Window Environment*, u nastavku: EMSWe) jest pravni i tehnički okvir za elektronički prijenos informacija povezan s obvezama prijave pristajanja brodova u luke EU-a koji se sastoji od mreže jedinstvenih nacionalnih pomorskih sučelja s usklađenim sučeljima za prijave i uključuje razmjene podataka putem sustava *SafeSeaNet* i drugih relevantnih sustava, kao i zajedničke usluge za upravljanje pristupom i registrom korisnika, adresiranje, identifikaciju brodova, oznake lokacije i informacije o opasnim i onečišćujućim teretima te o zdravlju (čl. 2. st. 1. t. 1. Uredbe (EU) 2019/1239).

[100] Definicija sadržajno odgovara definiciji elektroničkog prijenosa podataka iz čl. 2. st. 1.f) Direktive 2010/65/EU (v. bilješku 53).

[101] Obveza prijave znači informacije koje se zahtijevaju pravnim aktima EU-a i međunarodnim pravnim aktima navedenima u prilogu te nacionalnim zakonodavstvom i zahtjevima navedenima u prilogu, a koje treba dostaviti u vezi s pristajanjem u luku (čl. 2. st. 1. t. 5. Uredbe (EU) 2019/1239). Direktiva 2010/65/EU ne sadržava definiciju pojma »obveza prijave«.

početak će tek 15. kolovoza 2025. godine[102] kada će ujedno biti stavljena izvan snage Direktiva 2010/65/EU.[103] Naime, evaluacijom Direktive 2010/65/EU iz 2018. godine procijenjeno je da se u prosjeku vrijeme utrošeno na izvješćivanje za jedno uplovljavanje u luku kreće od jednog do tri sata. Premda je riječ o velikom poboljšanju u odnosu na početnu vrijednost s vremenom izvješćivanja, otprilike šest sati, to još uvijek podrazumijeva znatan trošak. Na primjer, u 2015. godini 2,2 milijuna uplovljavanja u luku rezultiralo je procijenjenim od 2,2 do 6,6 milijuna utrošenih sati osoblja na izvješćivanje.[104] Iako su rješenja Direktive 2010/65/EU pridonijela u određenoj mjeri smanjenju broja utrošenih sati za izvršavanje obveze prijave svih podataka pri uplovljavanju broda u luke EU-a, jedinstvena nacionalna pomorska sučelja[105] nisu dovoljno usklađena za prijave brodova.[106] Različit opseg implementacije rješenja Direktive 2010/65/EU u nacionalna zakonodavstva država članica EU-a (necjelovitost implementacije u državama članicama EU-a), ali i obvezatnost prijave istovrsnih podataka prema rješenjima međunarodnih, drugih europskih i nacionalnih pravnih propisa, nije doprinio harmonizaciji i pojednostavljenju postupaka prijave podataka o brodovima na razini EU-a. Posljedično je to utjecalo na daljnji rast administrativnih troškova za brodare koji su uključivali izvršenje obveza o digitalnom izvješćivanju prema rješenjima Direktive 2010/65/EU, ali i izvršenje obveza prema rješenjima nacionalnih pravnih propisa država članica EU-a koje su često zahtijevale izvješćivanje u cijelosti ili djelomično i u papirnatom obliku, čime se doprinijelo dupliciranju postupaka prijave svih podataka za

[102] Čl. 26. st. 2. Uredbe (EU) 2019/1239.

[103] Čl. 25. Uredbe (EU) 2019/1239.

[104] European Commission, Commission Staff Working Document, Evaluation of the Directive 2010/65/EU on Reporting Formalities for Ships Arriving in and/or Departing from Ports of the Member States, *op. cit*., str. 22.

[105] Jedinstveno nacionalno pomorsko sučelje znači tehnička platforma, koja se uspostavlja i koja djeluje na nacionalnoj razini, za elektroničko primanje, razmjenu i prosljeđivanje informacija za ispunjavanje obveza prijave, u koju su uključeni zajedničko utvrđeno upravljanje pravima pristupa, modul usklađenog sučelja za prijave i grafičko korisničko sučelje za komunikaciju s deklarantima, kao i poveznice sa sustavima i bazama podataka relevantnih tijela na nacionalnoj razini i na razini EU-a, a kojom se omogućuje priopćavanje deklarantima poruka ili potvrda koje obuhvaćaju najširi mogući raspon odluka koje donose sva relevantna tijela sudionici i kojom bi se, ako je primjenjivo, mogla omogućiti i povezanost s drugim načinima prijave (čl. 2. st. 1. t. 3. Uredbe (EU) 2019/1239).

[106] Vidjeti Europska komisija, Prijedlog Uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o uspostavi okružja jedinstvenog europskog pomorskog sučelja i stavljanju izvan snage Direktive 2010/65/EU, Bruxelles, COM(2018) 278 final, 17. svibnja 2018., str. 2, https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-9051-2018-INIT/hr/pdf (pristup 20. rujna 2023.).

brodove.[107] S obzirom na to da nisu u cijelosti ostvareni ciljevi pojednostavljenja, harmonizacije i digitalizacije postupaka prijave za brodove, što je rezultiralo čestim, višestrukim i odvojenim prijavama tih podataka različitim nadležnim tijelima pri pristajanju u luke EU-a, pristupilo se oblikovanju rješenja kojima će se ostvariti zadani ciljevi, ali i omogućiti znatnije smanjenje administrativnog opterećenja za brodare. Upravo se rješenja Uredbe (EU) 2019/1239 o uspostavi europskog okružja jedinstvenog pomorskog sučelja temelje na primjeni pojednostavljenih i usklađenih postupaka prijave podataka za brodove, a koji se oslanjaju na primjenu naprednih, digitalnih tehnologija. Procjenjuje se kako će njezina rješenja pridonijeti uštedi od 22 do 25 milijuna radnih sati zaposlenika u razdoblju od 2020. do 2030. godine, što odgovara vrijednosti od 625 do 720 milijuna eura.[108]

Prema prilogu »Obveze prijave« Uredbe (EU) 2019/1239, izvršavanje obveze prijave podataka o osobama na brodu (na temelju europskih pravnih rješenja) odnosi se na prijavu, među ostalim, i sljedećih informacija: ukupnog broja osoba na brodu koji uplovljava u luke država članica (prema čl. 4. Direktive 2002/59/EZ)[109] te prijavu informacija o osobama na brodu – prijava broja osoba na brodu i njihovih osobnih podataka koje je potrebno prikupiti i proslijediti – prema rješenjima čl. 4. st. 2. i čl. 5. st. 2. Direktive 98/41/EZ.[110] Ujedno, predmetna obveza proizlazi iz rješenja Konvencije FAL (obrazac 5 »Popis posade« i obrazac 6 »Popis putnika«),[111] kojom se od javnih tijela zahtjeva da u svim slučajevima zatraže samo informacije koje su ključne za prijave te da broj stavki svedu na minimum.[112]

Važno je ukazati kako se rješenjima Uredbe (EU) 2019/1239 po prvi put propisuje primjena načela »samo jednom«, a koje se odnosi na izvršavanje obveze prijave podataka. Prema odredbi čl. 8. st. 1. i 3. Uredbe (EU) 2019/1239, deklarant[113] je nositelj brojnih obveza u postupku prijave broda i dostavljanja

[107] Vidjeti Koliousis, I.; Koliousis, P.; Katsoulakos, T., Maritime Single Windows…, *op. cit.*, str. 27.

[108] Europska komisija, Prijedlog Uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o uspostavi okružja jedinstvenog europskog pomorskog sučelja i stavljanju izvan snage Direktive 2010/65/EU, *op. cit.*, str. 11.

[109] Obavijest za brodove koji dolaze u luke država članica i odlaze iz tih luka, vidjeti prilog »Obveze prijave« Uredbe (EU) 2019/1239, dio A, t. 1.

[110] Informacije o osobama na brodu, vidjeti prilog »Obveze prijave« Uredbe (EU) 2019/1239, dio A, t. 6.

[111] Prilog »Obveze prijave« Uredbe (EU) 2019/1239, dio B.

[112] Preambula t. 13. Uredbe (EU) 2019/1239.

[113] Deklarant je svaka fizička ili pravna osoba koja podliježe obvezama prijave ili svaka propisno ovlaštena fizička ili pravna osoba koja djeluje u ime te osobe unutar granica relevantne obveze prijave (čl. 2. st. 1. t. 11. Uredbe (EU) 2019/1239).

potrebnih podataka[114] te su države članica EU-a dužne osigurati: a) da se od deklaranta zahtijeva da informacije dostavi samo jednom za svako pristajanje u luku;[115] b) da mu se relevantni elementi podataka iz skupa podataka EMSWe-a[116] (dostavljeni na odlasku iz luke EU-a) stave na raspolaganje radi ispunjavanja obveza prijave na dolasku u sljedeću luku EU-a ako brod tijekom toga putovanja nije pristao u luku izvan EU-a. Kako bi se poboljšala učinkovitost pomorskog prometa i ograničilo udvostručavanje informacija koje se moraju dostaviti u operativne svrhe u trenutku pristajanja broda u luku, informacije koje navede deklarant u jedinstvenom nacionalnom pomorskom sučelju trebalo bi podijeliti i s određenim drugim subjektima, kao što su operateri luka ili terminala.[117]

Važno je uočiti kako su rješenja propisana prilogom »Obveze prijave« Uredbe (EU) 2019/1239 zamijenjena u cijelosti novim prilogom I. »Obveze prijave« Delegirane uredbe Komisije (EU) 2023/205 o dopuni Uredbe (EU) 2019/1239 Europskog parlamenta i Vijeća u vezi s utvrđivanjem skupa podataka europskog jedinstvenog pomorskog sučelja i o izmjeni njezina priloga[118] koja će se početi primjenjivati 15. kolovoza 2025. godine,[119] istoga dana kada i Uredba (EU) 2019/1239. U odnosu na prikupljanje podataka o osobama na brodu, izmjene se odnose na obvezu prijave prema europskim pravnim normama:

1) o obavijesti za brodove koji dolaze u luke država članica i odlaze iz tih luka (čl. 4. st. 1. Direktive 2002/59/EZ),[120] odnosno dužnost je brodara, agenta ili zapovjednika broda, koji je na putu za luku države članice, prijaviti lučkoj upravi podatke iz priloga I. »Popis podataka koji se prijavljuju«, t. 1. Direktive

[114] Tako prema Rukavina, B.; Panjako, A., Legal Regulations for Ships…, *op. cit*., str. 124-125. Više o odgovornosti deklaranta vidjeti čl. 9. Uredbe (EU) 2019/1239.

[115] Kako bi se poboljšala učinkovitost pomorskog prometa i ograničilo udvostručavanje informacija koje se moraju dostaviti u operativne svrhe u trenutku pristajanja broda u luku, informacije koje u jedinstvenom nacionalnom pomorskom sučelju navede deklarant trebalo bi podijeliti i s određenim drugim subjektima, kao što su operateri luka ili terminala, kada to deklarant odobri (preambula t. 20. Uredbe (EU) 2019/1239).

[116] Riječ je o cjelovitom popisu elemenata podataka koji proizlaze iz obveza prijave (čl. 2. st. 1. t. 8. Uredbe (EU) 2019/1239).

[117] Preambula t. 20. Uredbe (EU) 2019/1239.

[118] Delegirana uredba Komisije (EU) 2023/205 od 7. studenoga 2022. o dopuni Uredbe (EU) 2019/1239 Europskog parlamenta i Vijeća u vezi s utvrđivanjem skupa podataka europskog okružja jedinstvenog pomorskog sučelja i o izmjeni njezina priloga, SL L 33, 3. veljače 2023. (u nastavku: Delegirana uredba Komisije (EU) 2023/205).

[119] Čl. 3. Delegirane uredbe Komisije (EU) 2023/205.

[120] Dakle, predmetna obveza prijave ukupnog broja osoba na brodu ne odnosi se na primjenu čl. 4. Direktive 2002/59/EZ u cijelosti (st. 1. i 2.), kao što je bilo propisano prilogom »Obveze prijave« Uredbe (EU) 2019/1239.

2002/59/EZ, odnosno opće podatke koji uključuju ukupan broj osoba na brodu, i to u sljedećim vremenskim rokovima:

i) najmanje dvadeset četiri sata unaprijed ili

ii) najkasnije u vrijeme kada brod napušta prethodnu luku ako je vrijeme putovanja kraće od dvadeset četiri sata ili

iii) ako luka pristajanja nije poznata ili je promijenjena tijekom putovanja, čim ti podaci budu poznati;

2) o graničnoj kontroli osoba (čl. 19. Uredbe (EU) 2016/399), odnosno primjeni posebnih pravila provođenja postupaka granične kontrole na morskim granicama prema prilogu VI. Uredbe (EU) 2016/399;[121]

3) informacija o sigurnosnoj zaštiti brodova i luka u vezi s brojem osoba koje putuju putničkim brodovima (čl. 4. st. 2. Direktive 98/41/EZ) te podataka o osobama koje putuju putničkim brodovima (čl. 5. st. 2. Direktive 98/41/EZ).

Obveza prijave prema prilogu I. Delegirane uredbe Komisije (EU) 2023/205 uključuje i obvezu prijave informacija prema obrascima 5 i 6 Konvencije FAL. Riječ je o svim informacijama (podacima) koje se moraju dostaviti prije pristajanja broda u luku. Time se omogućuje i učinkovitija razmjena i ponovna uporaba podataka, smanjuje se administrativno opterećenje deklaranta te poboljšava razmjena podataka između nacionalnih tijela.[122]

4. ZAKLJUČAK

Brojni normativni izvori pravne stečevine EU-a propisuju obvezu prijave podataka o putnicima i članovima posade broda pri uplovljavanju/isplovljavanju u/iz luke EU-a. Navedenim se normama želi osigurati sigurnost pomorske plovidbe, odnosno jamčiti da će brodovi biti sposobni za plovidbu u smislu sprječavanja prekapacitiranosti ukupnog broja osoba na brodovima. Ujedno, predmetna rješenja, u slučaju nastanka pomorske nesreće, osiguravaju veću učinkovitost (uspješnost) provođenja mjera traganja i spašavanja za osobama s broda te olakšavaju rješavanje posljedica nesreća. U tom kontekstu, predmet analize ovog rada bila je analiza odredaba o obvezi prebrojavanja i prijave podataka o ukupnom broju osoba na putničkom brodu (čije izvršavanje prethodi isplovljavanju/uplovljavanju putničkog broda iz/u luke EU-a) prema rješenjima Direktive 98/41/EZ, odnosno Direktive 2017/2109/EU. Ujedno, analizirana su i

[121] Vidjeti poglavlje 2.2.

[122] Europsko okružje jedinstvenog pomorskog sučelja, http://publications.europa.eu/resource/cellar/8ef71ffd-49c0-11ea-8aa5-01aa75ed71a1.0011.02/DOC_1 (pristup 15. rujna 2023.).

rješenja o prijavi ukupnog broja osoba na brodovima od 300 BT ili više prema rješenjima Direktive 2002/59/EZ, rješenja o službenom postupku prijave ukupnog broja osoba na brodu prema rješenjima Direktive 2010/65/EU te rješenja Uredbe (EU) 2019/1239 o elektroničkoj prijavi i prijenosu podataka o osobama na brodu. Tako je prikazano u kojoj su mjeri ostvareni dugogodišnji ciljevi EU-a u vezi s modalitetom prilagodbe postojećih pravnih rješenja izazovima digitalizacije i suvremene pomorske plovidbe.

Obveza prijave podataka o putnicima i članovima posade broda odnosi se na različit krug odgovornih osoba koje su dužne, u sklopu svojih nadležnosti i funkcija koje obavljaju na brodu, dostavljati predmetne podatke drugim nadležnim tijelima, a na temelju većeg broja pravnih normi sadržanih u međunarodnim, europskim i nacionalnim pravnim propisima. Stoga su analizirana rješenja o dostavi predmetnih podataka zapovjedniku broda i popisivaču putnika kompanije ili sustavu kompanije na kopnu (prema rješenjima Direktive 98/41/EZ), lučkoj upravi (prema rješenjima Direktive 2002/59/EZ), odnosno elektroničkog prijenosa podataka preko jedinstvenog prozora (prema rješenjima Direktive 2010/65/EU).

Višestruka prijava i prijenos tih podataka brojnim nadležnim tijelima uz složenu i neusklađenu formu postupaka prijave i prijenosa (različite forme obrazaca za prijavu i prijenos podataka) utjecali su na povećanje brodarevih administrativnih troškova, odnosno administrativnog i financijskog opterećenja. Posljednjom Uredbom (EU) 2019/1239, koja je izravno primjenjiva u svim državama članicama EU-a (čija će primjena početi 15. kolovoza 2025. godine kada će se ujedno staviti izvan snage Direktiva 2010/65/EU), nastojala se izbjeći različita razina implementacije europskih rješenja u nacionalnim pravnim sustavima država članica EU-a, ali i ostvariti učinkovitost, odnosno izbjegavanje višestrukog prijavljivanja istovrsnih podataka u različite elektroničke sustave i većem broju nadležnih tijela te pojednostaviti postupke tih prijava i prijenosa. Tehnička provedba elektroničkog sustava prikupljanja i prenošenja podataka o putnicima i članovima posade broda, uz primjenu komunikacijske i digitalne tehnologije, omogućila je prelazak sa sustava pohranjivanja unutar vlastitih brodarevih sustava evidencije na elektroničke sustave. Propisujući obvezu država članica EU-a da osiguraju da se od deklaranta (europska rješenja uvode ovaj novi, širi pojam kojim obuhvaća sve osobe odgovorne za prijavu podataka o brodovima, ne navodeći izričito o kojim je osobama riječ) zahtijeva da tražene informacije dostavi primjenjujući načelo »samo jednom« za svako uplovljavanje u luku, odnosno prijavljujući tražene podatke samo u jedinstveno nacionalno pomorsko sučelje (u sklopu podataka EMSWe), te da oni mogu biti podijeljeni i

operaterima luka ili terminala, dakle koristiti se za višestruke namjene. Tako se više od brodara neće zahtijevati da pri pristajanju u luke EU-a iste podatke o osobama na brodu, kao i mnogobrojne druge podatke dostavljaju više puta. Jedinstvena nacionalna sučelja nastavit će funkcionirati kao mehanizam koordinacije koji će služiti ponajprije kao usmjerivač za prosljeđivanje dvosmjernih informacija između prijevoznika u pomorskom prometu i primatelja podataka (na primjer, lučke uprave, carine, tijela za graničnu kontrolu, mreža S*afeSeaNet* i dr.) kako bi se pojednostavio postupak prijave u pomorskom sektoru.[123] Očekuje se kako će tako digitalizacija i harmonizacija postupaka pridonijeti pojednostavljenju i interoperabilnosti ukupnog postupka prijave i prijenosa podataka o putnicima i članovima posade broda nadležnim tijelima i smanjenju administrativnog opterećenja brodara.

BIBLIOGRAFIJA

Knjige i poglavlja u knjigama:

1. Amižić Jelovčić, P.; Primorac, Ž.; Mandić, N., *Obalna straža Republike Hrvatske – pravni okvir*, Pravni fakultet u Splitu, Split, 2017.
2. Bolanča, D.; Amižić Jelovčić, P., *Pomorsko pravo*, Pravni fakultet u Splitu, Split, 2023.
3. Bolanča, D., *Hrvatsko plovidbeno upravno pravo*, Pravni fakultet u Splitu, Split, 2015.
4. Bolanča, D., *Prometno pravo Republike Hrvatske*, Pravni fakultet u Splitu, Split, 2016.
5. Brodie, P., *Commercial Shipping Handbook*, 2. izdanje, CRC Press, Boca Raton, 2013.
6. Bulum, B., Pomorski promet, Radionov, N.; Marin, J. (ur.), *Europsko prometno pravo*, Pravni fakultet u Zagrebu, Zagreb, 2011., str. 231-257.
7. Dhillon, B. S., *Transportation Systems Reliability and Safety*, CRC Press, Boca Raton, 2016.
8. Grabovac, I., *Suvremeno hrvatsko pomorsko pravo i Pomorski zakonik*, Književni krug, Split, 2005.

[123] Europska komisija, Prijedlog Uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o uspostavi okružja jedinstvenog europskog pomorskog sučelja i stavljanju izvan snage Direktive 2010/65/EU, *op. cit.*, str. 12.

9. Grabovac, I.; Kaštela, S., *Međunarodni i nacionalni izvori hrvatskoga prometnog prava*, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti i Književni krug, Zagreb / Split, 2013.
10. Grabovac, I.; Perlain, J., *Prava i dužnosti pomoraca*, Školska knjiga, Zagreb, 1978.
11. Graziano, A.; Teixeira, A. P.; Guedes Soares, C., Application of the TRACEr Taxonomy for the Codification of Grounding and Collision Accidents, Guedes Soares, C.; Santos, T. A. (ur.), *Maritime Technology and Engineering*, 1. izdanje, CRC Press, Leiden, 2014., str. 215-226.
12. Koliousis, I.; Koliousis, P.; Katsoulakos, T., Maritime Single Windows: Lessons Learned from the eMAR Project, Ehlers, S. *et al*. (ur.), *Maritime-port Technology and Development*, Taylor & Francis Group, London, 2015., str. 27-34.
13. Luttenberger, A., *Pomorsko upravno pravo*, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2008.
14. Mandaraka-Sheppard, A., *Modern Maritime Law, Volume 2: Managing Risks and Liabilities*, Informa Law from Routledge, Abingdon, 2013.
15. Pavić, D., *Pomorsko imovinsko pravo*, Književni krug, Split, 2006.
16. Pavić, D., *Pomorsko pravo*, knjiga druga, Visoka pomorska škola u Splitu, Split, 2002.
17. Ringbom, H., *The EU Maritime Safety Policy and International Law*, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden, 2008.
18. Smith, G. W., *Management Obligations for Health and Safety*, CRC Press, Boca Raton, 2011.
19. Vatankhan, S., EU-Regulations on Inquiries into Maritime Casualties, Ehlers, P.; Lagoni, R. (ur.), *Enforcement of International and EU Law in Maritime Affairs*, LIT Verlag, Münster, 2008., str. 117-148.
20. Whittingham, R., *The Blame Machine: Why Human Error Caouses Accidents*, Routledge, London, 2004.
21. Witt, J. A., *Obligations and Control of Flag States: Developments and Perspectives in International Law and EU Law*, LIT Verlag, Münster, 2007.
22. Yang, Z.; Wang, J., Ship Formal Safety Assessment, Talley, W. K. (ur.), *Maritime Safety, Security and Piracy*, Informa Law from Routledge, London, 2008., str. 31-53.

Članci:

1. Barbić, J., Zapovjednik broda – punomoćnik brodara po zaposlenju, *Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu*, god. 58 (2008.), br. 1-2, str. 15-33.
2. Baxter, T., Independent Investigation of Transportation Accidents, *Safety Science*, god. 19 (1995.), br. 2-3, str. 271-278.
3. Ćorić, D.; Šantić, I., Nadzor sigurnosti plovidbe i utvrđivanje prekršajne odgovornosti, *Pravni vjesnik*, god. 28 (2012.), br. 2, str. 79-94.
4. Ćorović, B.; Djurović, P., Research of Marine Accidents through the Prism of Human Factors, *Promet – Traffic & Transportation*, god. 25 (2013.), br. 4, str. 369-377.
5. Ibn Awal, Z.; Hasegawa, K., A Study on Accident Theories and Application to Maritime Accidents, *10th International Conference on Marine Technology, MARTEC 2016, Procedia Engineering*, god. 194 (2017.), str. 298-306.
6. Luttenberger, A.; Zec, D., Interesi obalne države u pomorskom nadzoru, *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, god. 49 (2010.), br. 164, str. 345-366.
7. Lušić, Z.; Kos, S., Utjecaj brodara na odluke zapovjednika broda, *Naše more*, god. 58 (2011.), br. 3-4, str. 95-102.
8. Marten, B., Port State Jurisdiction over Vessel Information: Territoriality, Extra-territoriality and the Future of Shipping Regulation, *The International Journal of Marine and Coastal Law*, god. 31 (2016.), br. 3, str. 470-498.
9. Milošević-Pujo, B.; Jurčević, E., Traganje i spašavanje na moru, *Naše more*, god. 53 (2006.), br. 1-2, str. 34-38.
10. Milošević-Pujo, B.; Pavlić, T., Brodske isprave i knjige, *Naše more*, god. 53 (2006.), br. 5-6, str. 239-243.
11. Primorac, Ž., Aktualnosti u sustavu obavljanja upravnih istraga pomorskih nesreća prema najnovijim rješenjima hrvatskih pomorskopravnih propisa, Amižić Jelovčić, P. (ur.), *Zbornik radova s 1. međunarodne znanstvene konferencije pomorskog prava »Suvremeni izazovi pomorske plovidbe« – ISCML Split 2016*, Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu, Split, 2017., str. 335-352.
12. Primorac, Ž., Konsolidacija europskih načela sigurnosnih istraga pomorskih nesreća, Čizmić, J.; Radić, Ž.; Seršić, V. (ur.), *Zbornik radova sa znanstveno-stručnog skupa »In memoriam prof. dr. sc. Vjekoslav Šmid«, Aktualnosti građanskog prava, prava u turizmu, pomorskog prava i prava mora te upravnog prava*, Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu i Grad Rab, Rab, 2014., str. 62-91.

13. Rukavina, B.; Luttenberger, A., Investigations of Maritime Accidents Involving Passenger Ships in the Republic of Croatia, *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, god. 60 (2021.), br. 175, str. 139-156.
14. Rukavina, B.; Panjako, A., Legal Regulations for Ships Arriving in and/or Departing from Ports – Achievements and Open Issues, *Pomorstvo*, god. 34 (2020.), br. 1, str. 121-128.
15. Rukavina, B.; Rak, L.; Buneta, S., Legal Framework for Establishing a Single Maritime Transport Space without Barriers, *Pomorski zbornik*, god. 52 (2016.), br. 1, str. 165-182.
16. Skorupan, V., Novine u pravnom reguliranju odgovornih osoba u hrvatskom Pomorskom zakoniku iz 2004., *Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu*, god. 56 (2006.), br. 5, str. 1325-1368.
17. Stoop, J.; Roed-Larsen, S., Public Safety Investigations – A New Evolutionary Step in Safety Enhancement?, *Reliability Engineering and System Safety*, god. 94 (2009.), br. 9, str. 1471-1479.
18. Stupalo, V.; Jugović, A.; Mrvica, A., Quantitative Analysis of Maritime Passenger Transport in Europe, *Naše more*, god. 63 (2016.), br. 4, str. 256-263.
19. Wang, X. *et al.*, A Novel Method for the Risk Assessment of Human Evacuation from Cruise Ships in Maritime Transportation, *Reliability Engineering and System Safety*, god. 230 (2023.), str. 1-17.
20. Wawruch, R., The Concept of a Single Window in e-Navigation and According to the EU Regulations, *International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation*, god. 9 (2015.), br. 4, str. 551-556.

Europski i međunarodni pravni propisi:

1. Delegirana uredba Komisije (EU) 2023/205 od 7. studenoga 2022. o dopuni Uredbe (EU) 2019/1239 Europskog parlamenta i Vijeća u vezi s utvrđivanjem skupa podataka europskog okružja jedinstvenog pomorskog sučelja i o izmjeni njezina priloga, SL L 33, 3. veljače 2023.
2. Direktiva 2002/59/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 27. lipnja 2002. o uspostavi sustava nadzora plovidbe i informacijskog sustava Zajednice i stavljanju izvan snage Direktive Vijeća 93/75/EEZ, SL L 208, 5. kolovoza 2002.
3. Direktiva 2009/17/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o izmjeni Direktive 2002/59/EZ o uspostavi sustava nadzora plovidbe i informacijskog sustava Zajednice, SL L 131, 28. svibnja 2009.

4. Direktiva 2009/45/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 6. svibnja 2009. o sigurnosnim pravilima i normama za putničke brodove (preinačena), SL L 163, 25. lipnja 2009.
5. Direktiva 2010/65/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 20. listopada 2010. o službenom postupku prijave za brodove koji dolaze u luke i/ili odlaze iz luka država članica i o stavljanju izvan snage Direktive 2002/6/EZ, SL L 283, 29. listopada 2010.
6. Direktiva (EU) 2017/2109 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. studenoga 2017. o izmjeni Direktive Vijeća 98/41/EZ o upisu osoba koje putuju putničkim brodovima koji plove prema lukama ili iz luka država članica Zajednice i Direktive 2010/65/EU Europskog parlamenta i Vijeća o službenom postupku prijave za brodove koji dolaze u luke i/ili odlaze iz luka država članica, SL L 315, 30. studenoga 2017.
7. Direktiva Komisije 2011/15/EU od 23. veljače 2011. o izmjeni Direktive 2002/59/EZ Europskog parlamenta i Vijeća o uspostavi sustava nadzora plovidbe i informacijskog sustava Zajednice, SL L 49, 24. veljače 2011.
8. Direktiva Komisije 2014/100/EU od 28. listopada 2014. o izmjeni Direktive 2002/59/EZ Europskog parlamenta i Vijeća o uspostavi sustava nadzora plovidbe i informacijskog sustava Zajednice, SL L 308, 29. listopada 2014.
9. Direktiva Vijeća 98/41/EZ od 18. lipnja 1998. o upisu osoba koje putuju putničkim brodovima koji plove prema lukama ili iz luka država članica Zajednice, SL L 188, 2. srpnja 1998.
10. Direktiva Vijeća 1999/35/EZ od 29. travnja 1999. o sustavu obveznih pregleda radi sigurnog obavljanja linijske plovidbe ro-ro putničkih brodova i brzih putničkih plovila, SL L 138, 1. lipnja 1999.
11. Konvencija o olakšicama u međunarodnom pomorskom prometu (FAL), 1965.
12. Međunarodna konvencija o zaštiti ljudskih života na moru (SOLAS), 1974.
13. Međunarodni pravilnik o upravljanju sigurnošću (ISM), 1993.
14. Provedbena odluka Komisije (EU) 2016/1109 od 6. srpnja 2016. o zahtjevu za odstupanje Italije u skladu s člankom 9. stavkom 4. Direktive Vijeća 98/41/EZ o upisu osoba koje putuju putničkim brodovima koji plove prema lukama ili iz luka država članica Zajednice, SL L 183, 8. srpnja 2016.

15. Provedbena odluka Komisije (EU) 2017/711 od 18. travnja 2017. o zahtjevu za odstupanje Kraljevine Danske i Savezne Republike Njemačke u skladu s člankom 9. stavkom 4. Direktive 98/41/EZ o upisu osoba koje putuju putničkim brodovima koji plove prema lukama ili iz luka država članica Zajednice, SL L 104, 20. travnja 2017.
16. Provedbena odluka Komisije (EU) 2017/729 od 20. travnja 2017. o zahtjevu za odstupanje Republike Hrvatske u skladu s člankom 9. stavkom 4. Direktive 98/41/EZ o upisu osoba koje putuju putničkim brodovima koji plove prema lukama ili iz luka država članica Zajednice, SL L 107, 25. travnja 2017.
17. Uredba (EU) 2016/399 Europskog parlamenta i Vijeća od 9. ožujka 2016. o Zakoniku Unije o pravilima kojima se uređuje kretanje osoba preko granica (Zakonik o schengenskim granicama), SL L 77, 23. ožujka 2016.
18. Uredba (EU) 2016/679 Europskog parlamenta i Vijeća od 27. travnja 2016. o zaštiti pojedinaca u vezi s obradom osobnih podataka i o slobodnom kretanju takvih podataka te o stavljanju izvan snage Direktive 95/46/EZ (Opća uredba o zaštiti podataka), SL L 119, 4. svibnja 2016.
19. Uredba (EU) 2019/1239 Europskog parlamenta i Vijeća od 20. lipnja 2019. o uspostavi europskog okružja jedinstvenog pomorskog sučelja i stavljanju izvan snage Direktive 2010/65/EU, SL L 198, 25. srpnja 2019.

Ostala dokumentacija:

1. European Commission, Commission Staff Working Document, Evaluation of the Directive 2010/65/EU on Reporting Formalities for Ships Arriving in and/or Departing from Ports of the Member States, Brussels, SWD(2018) 235 final, 16. svibnja 2018., https://transport.ec.europa.eu/system/files/2018-05/swd20180234-eval.pdf (pristup 10. rujna 2023.).
2. Europska komisija, Europsko okružje jedinstvenog pomorskog sučelja, http://publications.europa.eu/resource/cellar/8ef71ffd-49c0-11ea-8aa5-01aa75ed71a1.0011.02/DOC_1 (pristup 15. rujna 2023.).
3. Europska komisija, Izvješće Europskom parlamentu i Vijeću o provedbi Direktive 2010/65/EU o službenom postupku prijave za bodove koji dolaze u luke i/ili odlaze iz luka država članica, COM/2014/0320 final, 52014DC0320, 25. lipnja 2014., https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/?uri=CELEX:52014DC0320 (pristup 20. rujna 2023.).

4. Europska komisija, Izvješće Komisije Europskom parlamentu i Vijeću, REFIT Prilagodba kursa: Provjera prikladnosti zakonodavstva EU-a o sigurnosti putničkih brodova, COM(2015) 508 final, 16. listopada 2015., https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/?uri=CELEX:52015DC0508 (pristup 26. rujna 2023.).
5. Europska komisija, Prijedlog Uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o uspostavi okružja jedinstvenog europskog pomorskog sučelja i stavljanju izvan snage Direktive 2010/65/EU, Bruxelles, COM(2018) 278 final, 17. svibnja 2018., https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-9051-2018-INIT/hr/pdf (pristup 20. rujna 2023.).

Ostalo:

1. EMSA, Annual Overview of Marine Casualties and Incidents 2022, https://www.emsa.europa.eu/newsroom/latest-news/item/4867-annual-overview-of-marine-casualties-and-incidents-2021.html (pristup 25. rujna 2023.).
2. Pape, M., Registration of Persons on Board Passenger Ships, Briefing, EPRS | European Parliamentary Research Service, 2018., https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2017/595901/EPRS_BRI(2017)595901_EN.pdf (pristup 26. rujna 2023.).
3. Statista, Largest Cruise Ships Worldwide, by Gross Tonnage, https://www.statista.com/statistics/264515/ranking-of-the-cruise-ships-worldwide-by-gross-tonnage/ (pristup 26. rujna 2023.).

Summary:

EUROPEAN LEGAL SOURCES ON THE EXECUTION OF THE OBLIGATION TO COUNT AND REPORT DATA ON PASSENGERS AND SHIP CREW MEMBERS

This paper analyses the European legal sources on the execution of the obligation to count, report and transfer data on passengers and crew members of ships sailing to and from EU ports (Directive 98/41/EC, Directive 2002/59/EC, Directive 2010/65/EU, Directive (EU) 2017/2109). The paper reveals the specificity of the provisions in question and the problem of the incomplete transposition of European legislation into the national legal systems of the EU Member States, which is particularly manifested in non-harmonised, complicated and multiple procedures for reporting and transferring similar data about ships (including data on the total number of people on board – passengers and ship crew members), and consequently in the greater administrative/financial burden for shipowners. The paper further analyses the legal provisions that include the application of modern technological achievements in maritime transport, the digitalisation of the reporting obligation and the electronic system for collecting and transferring data about persons on board for multiple purposes, including the provisions on unifying, simplifying and coordinating procedures for electronic registration and transfer of the said data for ships according to the provisions of Regulation (EU) 2019/1239, which will come into force on 15 August 2025. In this way, the paper shows to what extent the EU's long-standing goals have been achieved regarding the modality of adapting the existing legal provisions to the challenges of digitalisation and modern maritime navigation, ensuring greater efficiency in the implementation of search and rescue measures for persons on board, and helping to resolve the consequences of maritime accidents.

Keywords: *counting; reporting of data; passengers; ship crew members.*

NORMATIVNI IZAZOVI PROIZVODNJE ENERGIJE KORIŠTENJEM VJETRA U ISKLJUČIVOM GOSPODARSKOM POJASU REPUBLIKE HRVATSKE

Dr. sc. IVICA KINDER*

UDK 502.174.3 + 632.117(262.3)
341.225.5
DOI 10.21857/y7v64t42zy
Izvorni znanstveni rad
Primljeno: 14. travnja 2024.
Prihvaćeno za tisak: 19. lipnja 2024.

Svrha ovog istraživanja jest identificirati normativne i akcesorne pravne i nepravne izazove u primjeni Konvencije UN-a o pravu mora iz 1982., zakonodavstva EU-a i unutarnjeg prava Republike Hrvatske (RH) u vezi s mogućim iskorištavanjem obnovljivih izvora energije, napose energije vjetra na moru u RH, s posebnim osvrtom na isključivi gospodarski pojas. Na temelju uvida u stručnu literaturu i praksu drugih država autor projicira sadržaj djelatnosti i infrastrukture potrebne za iskorištavanje energije vjetra na moru promatrajući ih kroz prizmu prostornog planiranja, odnosno koegzistencije s drugim pomorskim gospodarskim djelatnostima. Analizirajući sadržaj i pravne dosege Konvencije UN-a o pravu mora iz 1982. i Pomorskog zakonika, napose u vezi s umjetnim otocima, uređajima i napravama, autor primarno sagledava poveznice s propisima RH o plovnim, plutajućim i nepomičnim odobalnim pomorskim objektima. Posredno se dotiče povezanih pitanja opasnih djelatnosti, odgovornosti za štetu, kaznenopravne odgovornosti i nadzora na moru. Zaključuje kako normativni okvir RH treba upotpuniti u vezi s isključivim gospodarskim pojasom te međuresorno ujednačiti na zakonskoj i podzakonskoj razini, osobito u definicijama temeljnih pojmova. Nastojanja Europske unije (EU) na polju tzv. energetske tranzicije promatraju se analizom politike, strategije i sekundarnog prava EU-a o tzv. plavom gospodarstvu, prostornom planiranju na moru te prekograničnoj i regionalnoj suradnji. Autor izvodi zaključak o primatu Konvencije UN-a o pravu mora iz 1982., odnosno suverenih prava RH u isključivom gospodarskom pojasu, uz stajalište o stvarnim pravnim dosezima primjenjivog sekundarnog prava EU-a. S obzirom na gospodarsko-politička nastojanja EU-a u vezi s isključivim gospodarskim pojasom država članica, autor zagovara aktivno sudjelovanje RH u svim tekućim procesima radi zaštite svojih nacionalnih interesa u skladu sa svojim geopolitičkim položajem te pomorskom i jadranskom orijentacijom.

* Dr. sc. Ivica Kinder, znanstveni suradnik, Sveučilište obrane i sigurnosti »Dr. Franjo Tuđman«, Ilica 256 b, 10000 Zagreb, e-adresa: ivica.kinder@sois-ft.hr.

Ključne riječi: *Jadransko more; isključivi gospodarski pojas; umjetni otoci; obnovljivi izvori energije; energija vjetra; Europska unija.*

1. UVOD

Proizvodnja energije korištenjem mora, morskih struja i vjetrova počela se u RH češće spominjati unazad nekoliko godina, u znatnoj mjeri u vezi s nastojanjima EU-a za klimatski neutralnom budućnošću. Štoviše, klimatska neutralnost postala je paneuropski prioritet s istaknutom regionalnom dimenzijom kada je riječ o planiranju i realizaciji projekata. Što se tiče korištenja mora, morskih struja i vjetrova, EU smatra kako se radi o »jednoj od tehnologija za proizvodnju energije iz obnovljivih izvora s najvećim potencijalom za rast«.[1] Također se ističe kako je »iskorištavanje tog tehnološkog i fizičkog potencijala ključno ako Europa želi ostvariti svoje ciljeve smanjenja emisija ugljika do 2030. i postati klimatski neutralna do 2050.«.[2] S tim povezana razmišljanja i vizije postali su, kada je riječ o moru RH u sadržajnom pogledu, konkretnije vidljivi kroz Akcijski plan za obnovljive izvore energije na moru u RH (u daljnjem tekstu: Akcijski plan) koji je objavljen u svibnju 2023. godine.[3] Sadržaj Akcijskog plana pokazuje kako se razmišljanja i vizije, odnosno poslovni interesi njegovih tvoraca i zagovornika ne tiču samo teritorijalnog mora, nego i isključivog gospodarskog pojasa (u daljnjem tekstu: IGP) RH.

RH je IGP u Jadranskom moru proglasila 5. veljače 2021. godine, pozivajući se na Konvenciju UN-a o pravu mora iz 1982. (u daljnjem tekstu: UNCLOS) i svoj Pomorski zakonik (u daljnjem tekstu: PZ) (glava IV.).[4] Tako je stekla mogućnost proizvodnje energije korištenjem mora, morskih struja i vjetrova te jurisdikciju

[1] Europska komisija, Strategija EU-a za iskorištavanje potencijala energije iz obnovljivih izvora na moru za klimatski neutralnu budućnost, COM (2020) 741 final od 19. studenoga 2020., str. 2, dostupno na https://www.sabor.hr/hr/node/18402 (pristup 4. siječnja 2024.).

[2] *Ibid*., str. 1.

[3] Duić, N.; Krajačić, G.; Mikulčić, H.; Beljan, D.; Koren, Ž.; Legović, T.; Poljanec, Z.; Radun, B.; Bakšić Pavlović, N.; Jurišić, M.; Bertolino, M.; Leib, B.; Komušanac, I., Akcijski plan za obnovljive izvore energije na moru u Republici Hrvatskoj, Fakultet strojarstva i brodogradnje (FSB) Sveučilišta u Zagrebu, OIKON d.o.o. – Institut za primijenjenu ekologiju, udruga »Pokret otoka«, gospodarsko-interesno udruženje OIE Hrvatska, Europska banka za obnovu i razvoj (EBRD), svibanj 2023., dostupno na https://oie.hr/wp-content/uploads/2023/05/Akcijski-plan-za-obnovljive-izvore-web71.pdf (pristup 3. siječnja 2024.).

[4] Konvencija UN-a o pravu mora iz 1982., *Narodne novine – Međunarodni ugovori*, br. 9/2000 i Pomorski zakonik, *Narodne novine*, br. 181/2004, 76/2007, 146/2008, 61/2011, 56/2013, 26/2015, 17/2019. Za razliku od Odluke Hrvatskog sabora (v. *infra* u bilj. 5) koja govori o isključivom gospodarskom pojasu, PZ govori o gospodarskom pojasu.

u vezi s podizanjem umjetnih otoka, uređaja i naprava na tom dijelu Jadranskog mora, za razliku od dotadašnjeg tzv. zaštićenog ekološko-ribolovnog pojasa (u daljnjem tekstu: ZERP) koji je proglašen 2003. godine.[5] U Odluci o proglašenju IGP-a, Hrvatski sabor istaknuo je suverena prava i jurisdikciju RH, ali i činjenicu kako u tom morskom prostoru sve države uživaju »međunarodnim pravom zajamčene slobode plovidbe, preleta, polaganja podmorskih kablova i cjevovoda i druge međunarodnopravno dopuštene uporabe mora«.[6] RH se obvezala provoditi pravni režim IGP-a u skladu s UNCLOS-om i zakonodavstvom EU-a. Obvezala se kroz usklađeno djelovanje i na suradnju sa svim jadranskim i obalnim državama Sredozemlja u zaštiti i očuvanju prirodnih bogatstava mora i morskog okoliša Jadrana i cijelog Sredozemlja.

Baveći se suverenim pravima i jurisdikcijom država u IGP-u, znameniti hrvatski međunarodni pravnici Ibler, Rudolf, Degan i dr. isticali su prije mnogo godina kako će neke koristi, poput proizvodnje energije korištenjem vode, struja i vjetrova postati važne u budućnosti i da ih se tek treba otkriti. Kao što vidimo, ta budućnost postaje naša sadašnjost. U ovom radu analiziramo potencijalne normativne i akcesorne pravne i nepravne izazove primjene UNCLOS-a, zakonodavstva EU-a i unutarnjeg pravnog poretka RH, vezano uz moguće iskorištavanje obnovljivih izvora energije (OIE), a napose energije vjetra na moru u RH, primarno s osvrtom na njezin IGP. Radi se, prije svega, o pravnim aspektima i pojmovnom određenju umjetnih otoka, uređaja i naprava na moru, odnosno pomorskih (plovnih, plutajućih i nepomičnih odobalnih) objekata. Osim toga, analiziramo i pitanja opasnih djelatnosti (zbog mogućnosti eksplozije, požara i sl.), odgovornosti za štetu, kaznenopravne odgovornosti i dr. te pitanja prostornog planiranja morskog područja, odnosno koegzistencije raznih gospodarskih djelatnosti na moru itd. Također se bavimo upravnopravnim, građanskopravnim i raznim drugim pravnim pitanjima čija praktična važnost potiče na znanstveno-stručnu obradu. U razmatranjima svih tih aspekata i pitanja rukovodimo se temeljnim načelima koja su u svojem znanstvenom radu postavili znameniti hrvatski pravni stručnjaci, kao i svojim vlastitim promišljanjima.

Što se tiče međunarodnih aspekata korištenja IGP-a, uključujući i moguće iskorištavanje OIE-a na moru, hrvatski međunarodni pravnici redovito su isticali podjednaku važnost međunarodnog prava i unutarnjeg pravnog poretka za

[5] Odluka o proširenju jurisdikcije Republike Hrvatske na Jadranskom moru, *Narodne novine,* br. 157/2003, donesena je 6. listopada 2003., a stupila je na snagu 3. listopada 2003. godine.

[6] Odluka o proglašenju isključivog gospodarskog pojasa Republike Hrvatske u Jadranskom moru, *Narodne novine,* br. 10/2021, donesena je 5. veljače 2021., a stupila je na snagu 13. veljače 2021. godine.

interese RH te su ukazivali na nužnost međunarodne suradnje.[7] RH, kao jedna od obalnih država članica EU-a, treba aktivno sudjelovati u svim procesima kako bi na osnovi suvereniteta u teritorijalnom moru i suverenih prava u IGP-u uspješno i dugoročno ostvarila vlastite potrebe te zaštitila svoje nacionalne interese, pritom ne dovodeći u pitanje doprinos u ostvarenju ciljeva EU-a čiji se procesi vezani uz iskorištavanje OIE-a odvijaju u znatnoj mjeri kroz njegove institucije. Kada je riječ o EU-u i iskorištavanju OIE-a općenito, pa tako i na moru, smatra se kako se promicanjem uporabe energije iz OIE-a u današnje doba »nastavlja važna uloga koju su pitanja iz područja energije zauzimala u povijesnom procesu europske integracije«.[8] Tako se pored gospodarske integracije neizostavno treba pratiti nastojanja za daljnjom političkom integracijom EU-a, uključujući tzv. teritorijalnu koheziju. Međutim, svaka suradnja mora polaziti od priznavanja legitimnih nacionalnih interesa, a ne obratno.[9] Kako bi to rekao Vidas: »Pomorska nacija nikad ne smije zaboraviti izreku da ne određuje smjer vjetra pravac kojim ćemo ploviti – nego se pravac plovidbe određuje našim postavljanjem jedara!«[10]

2. ISKLJUČIVI GOSPODARSKI POJAS – RH I JADRANSKO MORE

Istaknuti hrvatski međunarodni pravnici desetljećima ukazuju kako geopolitički položaj RH, njezinu pomorsku i jadransku orijentaciju nužno stavlja u prvi red njezinih prioriteta. Ibler ukazuje na nekoliko činjenica. Prije svega, kako nijedno drugo more nema toliko neobalnih država u svojem zaleđu kao što je to slučaj s Jadranskim morem.[11] Nadalje, kako je RH zapravo obalna država u jednom uskom moru čije je biološko bogatstvo prilično ograničeno te je među siromašnijim morima po ukupnim količinama ribe i planktona. Također, ekološka je ravnoteža u Jadranskom moru vrlo osjetljiva pa su i obala i otoci u trajnoj velikoj opasnosti od onečišćenja, stoga ih i razvoj turizma čini lako ranjivim.[12] U novije se vrijeme Jadransko more suočava i s rastućim

[7] Ibler, V., *Međunarodno pravo mora i Hrvatska*, Barbat, Zagreb, 2001., str. 559.

[8] Šantek, I.; Ofak, L., Pravni okvir za obnovljive izvore energije u pravu Europske unije, *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu*, god. 57 (2020.), br. 3, str. 819.

[9] Vidas, D., *Zaštita Jadrana*, Školska knjiga, Zagreb, 2007., str. 185.

[10] *Ibid*., str. 37.

[11] Ibler, V., The Changing Law of the Sea as Affecting the Adriatic, Ibler, V. (ur.), *Koliko vrijedi međunarodno pravo*, Ministarstvo vanjskih poslova i europskih integracija RH, Zagreb, 2006., str. 429.

[12] Ibler, V., Pravo Republike Hrvatske da proglasi svoj isključivi gospodarski pojas, Ibler, V. (ur.), *Koliko vrijedi međunarodno pravo,* Ministarstvo vanjskih poslova i europskih integracija RH, Zagreb, 2006., str. 442.

pritiskom raznih gospodarskih djelatnosti koje stvaraju podvodnu buku.[13] Vidas kao ključne interese RH na moru vidi omogućavanje održivog ribolova i zaštitu morskog okoliša, odnosno zaštitu dviju gospodarskih grana – turizma (temeljenog na jedinstvenoj obali i čistom moru) i ribarstva.[14] Smatra kako o tome, u znatnoj mjeri, ovisi demografski razvoj hrvatske obale i otoka.[15] Imajući u vidu interese drugih država, imperativ je ostvariti dva cilja – s jedne strane, sigurnost svih obalnih država, a s druge strane slobodan pristup u/iz Jadranskog mora za potrebe međunarodne plovidbe.[16]

Nakon usvajanja UNCLOS-a, IGP je postao jedan od najvažnijih novouvedenih morskih pojaseva.[17] Naime, kako to ističe Prölss, nastavno na suverenitet u svojem teritorijalnom moru, obalna država u IGP-u ima funkcionalna suverena prava i jurisdikciju s teritorijalnim obilježjem.[18] Zato IGP dira, povoljno ili nepovoljno, u interese drugih obalnih i neobalnih država. Neobalne države (engl. *land-locked*) nemaju morsku obalu i moraju se osloniti na jednu ili više susjednih država za pristup moru.[19] Ibler smatra kako ne postoji ni jedna obalna pa čak ni država bez morske obale koja na neki način ne bi bila zainteresirana za tuđi IGP.[20] Prema tome, sva pitanja koja se tiču IGP-a redovito su važna za širi krug država.[21] To, razumljivo, potiče na proučavanje i analiziranje niza pitanja vezanih uz IGP, ali i nacionalnih zakona obalnih država koji se odnose na njihov IGP.[22] Pritom uvijek valja imati na umu kako neobalne države, premda imaju određena prava u tuđem IGP-u, s tim nipošto nisu u ravnopravnom položaju s obalnim državama kao nositeljima suverenih prava u svojem IGP-u.[23] Smatramo

---

13 Runko Luttenberger, L.; Slišković, M.; Ančić, I.; Ukić Boljat, H., Environmental Impact of Underwater Noise, *Pomorski zbornik*, posebno izdanje, br. 4, 2022., str. 53.

14 Vidas, D., *Zaštita Jadrana, op. cit*., str. 44.

15 *Ibid*., str. 185.

16 Ibler, V., The Changing Law…, *op. cit*., str. 431.

17 Harrison, J., *Making the Law of the Sea: A Study in the Development of International Law*, Cambridge University Press, Cambridge, 2011., str. 49.

18 Prölss, A. (ur.), *The United Nations Convention on the Law of the Sea: A Commentary*, Bloomsbury Publishing, London, 2017., str. 466.

19 Vasciannie, S. C., *Land-locked and Geographically Disadvantaged States in the International Law of the Sea*, Clarendon Press, Oxford, 1990., str. 4.

20 Ibler, V., Što dokazuju nacionalna zakonodavstva o međunarodnopravnom institutu isključiva gospodarska zona?, Ibler, V. (ur.), *Koliko vrijedi međunarodno pravo*, Ministarstvo vanjskih poslova i europskih integracija RH, Zagreb, 2006., str. 400.

21 Ibler, V., Pravo Republike Hrvatske…, *op. cit*., str. 437.

22 Ibler, V., Što dokazuju nacionalna zakonodavstva…, *op. cit*., str. 400.

23 Ibler, V., Pravo Republike Hrvatske…, *op. cit*., str. 437.

kako se RH u ostvarivanju svojih nacionalnih interesa mora s tim rukovoditi bez ustezanja.

Od proglašenja svoje neovisnosti 25. lipnja 1991. godine do članstva u EU 1. srpnja 2013. godine, RH dugi niz godina nije proglašavala svoj IGP. Doduše, 3. listopada 2003. godine proglasila je ZERP koji je uključivao mnoge sadržaje IGP-a.[24] Ipak, među tim sadržajima nisu bile proizvodnja energije korištenjem mora, morskih struja i vjetrova, kao ni jurisdikcija u vezi s podizanjem umjetnih otoka, uređaja i naprava.[25] Prema članku 56. UNCLOS-a, obalna država u IGP-u ima »suverena prava radi istraživanja i iskorištavanja, očuvanja i gospodarenja živim i neživim prirodnim bogatstvima voda nad morskim dnom i onih morskog dna i njegova podzemlja, te glede drugih djelatnosti radi gospodarskog istraživanja i iskorištavanja pojasa, kao što je proizvodnja energije korištenjem vode, struja i vjetrova«.[26] Također, ima »jurisdikciju, u skladu s relevantnim odredbama Konvencije, glede: (i) podizanja i upotrebe umjetnih otoka, uređaja i naprava; (ii) znanstvenog istraživanja mora; (iii) zaštite i očuvanja morskog okoliša« te ima »druga prava i dužnosti« predviđene po UNCLOS-u.[27] Slijedom citiranih odredaba UNCLOS-a, RH je u svojem unutarnjem pravu, putem članka 35. PZ-a, odredila da u »gospodarskom pojasu Republike Hrvatska ima isključivo pravo graditi, dopuštati i regulirati gradnju, rad i uporabu umjetnih otoka, uređaja i naprava na moru, morskom dnu i u morskome podzemlju«, a da se na gradnju, rad i uporabu tih objekata primjenjuju odgovarajući propisi RH.[28]

Što se tiče odnosa IGP-a i epikontinentalnog pojasa, Degan je isticao da »kada neka obalna država proglasi gospodarski pojas, ona u njega asimilira svoj epikontinentski pojas« koji po UNCLOS-u obuhvaća morsko dno i njegovo podzemlje. To proglašenje, međutim, ne utječe na pravni režim morskog dna i podzemlja jer je on i dalje uređen konvencijskim propisima koji se odnose na epikontinentalni pojas.[29] U vezi s tim, Rudolf je isticao da su, unatoč razlikama, instituti IGP-a i epikontinentalnog pojasa »u osnovi i po svojoj biti srodni, gotovo identični«.[30] Smatrao je kako treba »stopiti i izgraditi jedan jedinstveni, jasno definiran i cjelovito

[24] Odluka o proširenju…, *op. cit*. u bilj. 5.

[25] Nišević, I., Isključivi gospodarski pojas Republike Hrvatske – što (ni) smo dobili proglašenjem?, *Informator*, br. 6722, Zagreb, 2022., str. 9.

[26] Konvencija UN-a o pravu mora iz 1982., *op. cit.* u bilj. 4.

[27] *Ibid*.

[28] Pomorski zakonik, *op. cit.* u bilj. 4.

[29] Degan, V. Đ., *Međunarodno pravo mora u miru i u oružanim sukobima*, Pravni fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2002., str. 59.

[30] Rudolf, D., *Morski gospodarski pojas u međunarodnom pravu,* Književni krug, Split, 1988., str. 58.

normiran institut«.[31] Što se tiče razgraničenja epikontinentalnog pojasa, odnosno IGP-a, Barić-Punda i Grabovac još su sredinom devedesetih godina dvadesetog stoljeća isticali da bi RH mogla proglasiti IGP do vanjske granice epikontinentalnog pojasa, a da »Italija ne bi mogla imati nikakvih valjanih pravnih razloga suprotstavljati se proklamaciji gospodarskog pojasa Hrvatske do te granice«.[32]

Prihvaćanje takvog gledišta vidljivo je u Odluci Hrvatskog sabora o proglašenju IGP-a: »Do sklapanja međunarodnih ugovora o razgraničenju, vanjska granica isključivog gospodarskog pojasa Republike Hrvatske privremeno slijedi crtu razgraničenja epikontinentalnog pojasa uspostavljenu Sporazumom između SFRJ i Talijanske Republike o razgraničenju epikontinentalnog pojasa između dviju država u Jadranskom moru iz 1968. godine i Dogovorom između Vlade Republike Hrvatske i Vlade Talijanske Republike o preciznom utvrđivanju crte razgraničenja epikontinentskog pojasa Republike Hrvatske i Vlade Talijanske Republike iz 2005. godine…«[33] Na prijedlog Vlade RH, Hrvatski sabor donio je 14. ožujka 2024. godine Zakon o potvrđivanju Ugovora između Republike Hrvatske i Talijanske Republike o razgraničenju isključivih gospodarskih pojaseva kojim je privremena granica IGP-a RH iz Odluke Hrvatskog sabora od 5. veljače 2021. godine (o proglašenju IGP-a RH) postala trajna i konačna crta razgraničenja.[34]

Na temelju svojih dugogodišnjih iskustava, istaknuti hrvatski međunarodni pravnici općenito su upozoravali i kako će napredak tehnologija, nedvojbeno, ponekad pojačavati neracionalno iskorištavanje mora preko granica dopustivog.[35] Po mišljenju Vidasa, izraženom u kontekstu prijevoza nafte Jadranom, dalekosežnije posljedice po morski okoliš mogu nastati iz redovitih operacija na moru, a ne iz pojedinačnih događaja razmjera katastrofe.[36] Zbog prethodno navedenog, izdvajamo preporuku Iblera koji govori kako je primjenu režima IGP-a, kao i kada je nastajao u prošlom stoljeću, neophodno balansirati »s nekim drugim interesima i zahtjevima, u prvom redu vojnosigurnosnim, prometnim, ekološkim«.[37] Osim toga, Ibler je ukazivao i na postojanje oficijelnih i neoficijelnih snaga, odnosno država i vlada te raznih interesnih skupina koje su zajedno uspijevale pomicati granice prava

[31] *Ibid.*

[32] Barić-Punda, V.; Grabovac, I., Pojam otoka u međunarodnom pravu, *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu*, god. 32 (1995.), br. 39-40, str. 110.

[33] Odluka o proglašenju…, *op. cit.* u bilj. 6.

[34] *Narodne novine – Međunarodni ugovori,* br. 3/2024.

[35] Ibler, V., *Međunarodno pravo mora…, op. cit.*, str. 559.

[36] Vidas, D., *Zaštita Jadrana, op. cit*., str. 197.

[37] Ibler, V., *Međunarodno pravo mora…, op. cit.*, str. 71.

mora.[38] Njegova je preporuka o korisnosti multidisciplinarnog pristupa stručnjaka i sada *mutatis mutandis* primjenjiva, s obzirom na materiju koja je predmet ovog istraživanja.[39]

Smatramo kako je potrebno imati u vidu sva prethodno navedena gledišta u svim budućim aktivnostima radi iskorištavanja OIE-a na moru u RH, među ostalim, i kako se do čiste energije ne bi dolazilo na nečist način, odnosno uz pomoć nečistih tehnologija. Zato podsjećamo na zagovor Vidasa, oblikovan prema načelima njegovih prethodnika, za dvije linije koordinacije u pitanjima vezanim uz more – na smislen i organiziran način, povezivanje vanjskopolitičkih s unutarnjopolitičkim razmatranjima te na isti način povezivanje rada resora nadležnih za pomorstvo, ribarstvo, zaštitu morskog okoliša, nadzor na moru i turizam.[40] U svemu je tome neophodno i povezivanje hrvatskih znanstvenih institucija i stručnjaka koji se bave raznorodnim disciplinama vezanim uz more (oceanografijom, ribarstvom, biologijom, ekologijom, gospodarstvom, pravom i dr.) putem projekata primijenjene naravi, uz multidisciplinarni pristup znanju i stručnosti.[41] Ako bude izgrađena infrastruktura potrebna za iskorištavanje OIE-a na moru u IGP-u RH, uključujući onu na površini i onu ispod površine mora, tada će po svojoj prirodi biti tzv. kritična (gospodarska, energetska) infrastruktura. Smatramo kako ta činjenica, povrh svega navedenog, zahtijeva istaknutu ulogu države i njezino trajno vođenje cjelokupnog procesa, osobito u normativnom segmentu.

3. POTENCIJALNO ISKORIŠTAVANJE OIE-a NA MORU U RH – PROJEKCIJA SADRŽAJA DJELATNOSTI I POTREBNE INFRASTRUKTURE

Iz uvodno spomenutog Akcijskog plana vidljivo je kako se jedan dio područja od interesa nalazi u teritorijalnom moru, a drugi dio u IGP-u RH.[42] Kako bismo mogli govoriti o pravnim aspektima potencijalnog iskorištavanja OIE-a na moru u RH, prvenstveno u IGP-u nad kojim RH nema jednaku vlast kao nad svojim teritorijalnim morem, moramo najprije napraviti projekciju sadržaja djelatnosti i pripadajuće infrastrukture. Drugim riječima, treba poći od stare izreke, odnosno pravnog načela rimskog prava – »Daj mi činjenice, dat ću ti pravo« (lat. *»Da mihi facta, dabo tibi ius«*). Ključno je pitanje jesu li svi potencijalni aspekti djelatnosti i

38 *Ibid*., str. 69.

39 *Ibid*., str. 73.

40 Vidas, D., *Zaštita Jadrana, op. cit*., str. 56.

41 *Ibid*., str. 57.

42 Duić, N. *et al*., Akcijski plan…, *op. cit*., str. 58.

pripadajuće infrastrukture adekvatno pravno normirani, odnosno pod koje pravne norme ih je moguće podvesti, primarno pod norme UNCLOS-a i unutarnjeg pravnog poretka RH, ponajprije PZ-a. Sagledavanje postojećeg i projekcija mogućeg budućeg činjeničnog stanja korisni su i za prosuđivanje izazova koegzistencije i međusobnog utjecaja iskorištavanja OIE-a na moru i drugih, tradicionalnih gospodarskih (napose ribarstva, plovidbe, turizma, marikulture i dr.) te raznih drugih pomorskih djelatnosti, kao i prirodnih i društvenih procesa na istom prostoru. Kako je već istaknuto, osobito su važna pitanja prostornog planiranja morskog prostora, normiranja opasnih djelatnosti, odgovornosti za štetu po posebnim ili općim propisima, kaznenopravne odgovornosti i dr.

Za iskorištavanje energije vjetra na moru potrebni su, prije svega, vjetroelektrane (u hrvatskom jeziku ponekad se nazivaju i vjetroturbine, vjetroagregati i sl.) i podmorski kabeli za njihovo spajanje na tzv. podstanice (engl. *sub-stations*) koje obično sadržavaju pretvarače električne energije ili na tzv. energetske (umjetne) otoke. Ovisno o razmjerima poslovno-energetskog poduhvata, takvi otoci mogu sadržavati razna energetska postrojenja i objekte što diktira potrebu i za pratećom, pomoćnom infrastrukturom, a to onda utječe i na veličinu otoka. Na primjer, pomoću napajanja električnom energijom proizvedenom vjetroelektranama na umjetnom otoku mogu se postaviti i postrojenja za desalinizaciju morske vode za proizvodnju tzv. zelenog vodika, amonijaka i dr. Broj i sadržaj djelatnosti utječu na potrebu za pristajanjem i boravkom raznih vrsta brodova (pa i helikoptera), na primjer, za otpremu pitke vode, tekućeg vodika i dr., održavanje postrojenja, prijevoz radne snage itd. Tu je i potreba za spremnicima za gorivo, vodu, vodik, amonijak i dr. Zbog neprekidnog boravka radne snage nastaje potreba za smještajnim objektima, a moguće i za lokalnim prijevoznim sredstvima i sl., što dalje stvara potrebu zbrinjavanja otpada, odnosno poštovanja i nadzora primjene propisa iz domene prometa, ekologije, rudarstva itd. Pogledamo li danski promotivni video o planiranoj izgradnji tzv. energetskih otoka na udaljenim lokacijama u Sjevernom i Baltičkom moru, stječemo predodžbu o cjelokupnoj djelatnosti i s tim povezanim potrebama za infrastrukturom.[43]

Ovisno o sadržaju djelatnosti vezanih uz spomenute tekuće energente, moguća je i potreba za cjevovodima pod morem. Jedna od razvojnih mogućnosti jest i punjenje plovila gorivom na odobalnim lokacijama gdje se ono i proizvodi.[44] Kada je riječ o vjetroelektranama, moguće je da podstanice ili otoci budu

[43] Vidi https://www.windisland.dk/ (pristup 16. ožujka 2024.).

[44] Chatham Partners LLP, Offshore Wind in High Seas: Unlimited Potential beyond National Control?, Hamburg, 2019., str. 5, https://chatham.partners/site/assets/files/1031/chatham-partners-offshore-wind-farms-in-high-seas.pdf (pristup 8. ožujka 2024.).

tek točke spajanja niza kabela koji dolaze od vjetroelektrana te da sadržavaju pretvarače električne energije i razvodna postrojenja za daljnje prenošenje proizvedene električne energije, putem podmorskih kabela, prema prirodnim otocima ili prema kopnu, odnosno prema daljnjim razvodnim postrojenjima i dalekovodima. Ovisno o dubini mora i uvjetima morskog dna, vjetroelektrane imaju temelje na morskom dnu, obično u vidu tzv. cjevastih pilota ili su plutajuće zbog ograničenja dubine mora. Međutim, i plutajuće vjetroelektrane moraju biti labavije ili čvršće povezane s morskim dnom, ovisno o uvjetima vjetra, svojoj veličini, dubini mora, valovima i strujama, geologiji itd.[45] Jedna od razvojnih mogućnosti su tzv. plutajući temelji, napose kod većih morskih dubina.[46] Kada je riječ o plutajućim vjetroelektranama, njihova prednost jest i mogućnost njihova sastavljanja na kopnu pa se mogu tegliti na željenu lokaciju (tako i nazad na obalu radi tehničkog održavanja).

Dosadašnje iskustvo i recentni planovi država članica EU-a naprednijih na polju iskorištavanja OIE-a na moru (Danska, Nizozemska, Belgija i dr.) potvrđuju opisanu nužnost oslanjanja na umjetne otoke, uređaje i naprave, kao i na podmorsku elektroenergetsku infrastrukturu za prijenos proizvedene električne energije ili tekućih energenata unutar i izvan granica države.[47] Akcijski plan prepoznaje takve potrebe i planove te ih prezentira javnosti.[48] Također, ususret donošenju potrebnih odluka u RH, u Akcijskom planu zagovaraju se »kontinuirana mjerenja i praćenje skupova podataka na moru, kao što su brzina i učestalost vjetra…, hidrografska istraživanja i istraživanja okoliša«.[49] Stoga zaključujemo kako potreba za nekim vrstama objekata na moru očigledno postoji već i prije odlučivanja o postavljanju infrastrukture za iskorištavanje OIE-a, napose zbog stvaranja podloga za donošenje odluka.[50] To onda pridonosi i ostvarivanju koegzistencije, odnosno sinergije s drugim djelatnostima na moru. Po svojoj naravi,

[45] Duić, N. *et al*., Akcijski plan…, *op. cit*., str. 19.

[46] Chatham Partners LLP, Offshore Wind…, *op. cit*., str. 5.

[47] Više o tome vidi Nieuwenhout, C.; Andreasson, L. M., The Legal Framework for Artificial Energy Islands in the Northern Seas, *The International Journal of Marine and Coastal Law*, god. 39 (2024.), br. 1, str. 44.

[48] Duić, N. *et al*., Akcijski plan…, *op. cit*., str. 27.

[49] *Ibid*., str. VI.

[50] Poznato je, na primjer, kako Državni hidrometeorološki zavod Hrvatske (DHMZ) raspolaže tzv. oceanografskim plutačama u Jadranskom moru koje koristi za prikupljanje podataka, poput temperature zraka i mora, relativne vlažnosti, tlaka zraka, brzine i smjera vjetra, kao i Sunčeva zračenja te površinskih valova. Više o tome vidi na https://meteo.hr/objave_najave_natjecaji.php?section=onn&param=objave&el=priopcenja&daj=pr06062022 (pristup 12. ožujka 2024.).

spektar djelatnosti usmjerenih na iskorištavanje OIE-a na moru, veća složenost pripadajuće infrastrukture i veća fluktuacija potrebnih plovila povlače za sobom i znatniji utjecaj na okoliš te na život lokalnih i regionalnih zajednica. O tome postoje brojna znanstvena istraživanja na poljima ekologije, sociologije, ekonomije i dr. koja pridonose razumijevanju složenosti problematike i projekciji normativnih rješenja u unutarnjem pravnom poretku.[51]

4. PROSTORNO PLANIRANJE IGP-a RH

Akcijski plan navodi donošenje Državnog plana prostornog razvoja za morska područja kao posebno važan korak u određivanju, odnosno uspostavi područja za OIE-a na moru u RH.[52] Kroz Akcijski plan ujedno se sugerira Vladi RH da »osigura velik broj raspoloživih područja za razvoj obnovljivih izvora energije na moru kako bi nositelji projekata mogli identificirati najisplativije lokacije«.[53] Imajući u vidu teritorijalno-politički ustroj RH, za teritorijalno more su, osim državnog, neophodni i županijski prostorni planovi pa i prostorni planovi pojedinih gradova i općina. Kada je riječ o IGP-u, taj je morski pojas u RH u cijelosti u nadležnosti države. Zato smatramo kako pitanje prostornog planiranja implicira potrebu usklađenosti, odnosno komplementarnosti sadržaja planova svih navedenih razina. Konstatacija u Akcijskom planu navodi da bi Vlada RH, u vezi s područjem IGP-a, trebala odlučiti o stjecanju pravnog interesa,[54] iako nije do kraja jasno što se tu točno htjelo reći. Očigledno uvažava specifičan pravni položaj hrvatskog IGP-a u kontekstu teritorijalno-političkog ustroja RH i odlučivanja na razini države, ali i implicira složenost procesa prethodnih koordinacija i konzultacija uz uzajamno razumijevanje, uključujući postizanje određenih kompromisa.

Potkraj 2023. godine, potpredsjednik Vlade RH i ministar prostornoga uređenja, graditeljstva i državne imovine donio je Odluku o izradi prostornog plana isključivoga gospodarskog pojasa RH u Jadranskom moru (u daljnjem tekstu:

---

[51] Vidi, na primjer, Bennett, N. J.; Blythe, J.; White, C.; Campero, C., Blue Growth and Blue Justice, Working Paper Series, Working Paper #2020-02, *Institute for the Oceans and Fisheries, University of British Columbia*, 2020., str. 1-25; Schultz-Zehden, A.; Weig, B.; Lukic, I., Maritime Spatial Planning and the EU's Blue Growth Policy: Past, Present and Future Perspectives, Zaucha, J.; Gee, K. (ur.), *Maritime Spatial Planning*, Palgrave Macmillan Cham, London, 2019., str. 121-149.

[52] Duić, N. *et al.*, Akcijski plan…, *op. cit.*, str. 72.

[53] *Ibid.*, str. VI.

[54] *Ibid.*, str. 49.

Odluka o izradi).[55] Taj prostorni plan, u konačnici, donosi Hrvatski sabor. Postupak izrade i donošenja Prostornog plana IGP-a provodi se, prije svega, u skladu sa Zakonom o prostornom uređenju[56] i Direktivom 2014/89/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 23. srpnja 2014. o uspostavi okvira za prostorno planiranje morskog područja (engl. *Maritime Spatial Planning*, u daljnjem tekstu: Direktiva o MSP).[57] Prema članku 3. Odluke o izradi, RH na temelju Direktive o MSP-u ima obvezu »izraditi prostorne planove za morsko područje kojim ostvaruje pravo u skladu s Konvencijom Ujedinjenih naroda o pravu mora iz 1994. (UNCLOS) i Pomorskim zakonikom«.[58] Predmetna Direktiva prenesena je u pravni poredak RH na temelju članka 1.a Zakona o prostornom uređenju. Glavne odredbe i sadržaj Direktive, a posebno njezini pravni dosezi u odnosu na suverena prava obalnih država u njihovu IGP-u, stečena na temelju UNCLOS-a, zaslužuju zasebnu pravnu analizu. Stoga ćemo se za potrebe ovog rada osvrnuti samo na nekoliko ključnih pitanja.

Prije svega, spomenuta Direktiva predstavlja nadogradnju početne ambicije da se putem smjernica Europske komisije (EK) iz 2007. godine stvara okvir za jačanje upravljanja morskim prostorom u interesu očuvanja i zaštite okoliša na nacionalnim razinama. Premda i Direktiva iz 2014. godine nominalno polazi od potrebe očuvanja i zaštite okoliša, njezino donošenje bilo je više motivirano gospodarskim rastom, odnosno vezano uz jačanje tzv. plavog gospodarstva kao posebno važnog prioriteta EK-a povezanog s otklanjanjem posljedica gospodarske krize iz 2010. godine. Krajnja je svrha prostornog planiranja stvaranje sigurnosti i predvidivosti u vezi s gospodarskim aktivnostima na moru. U suštini, radi se o privlačenju investicija pa tako i na polju odobalnih aktivnosti.[59] Kako bi se ostvarila takva svrha, Direktiva je stvorila institucionalni okvir i određene mehanizme za prostorno planiranje na moru da bi se ujednačila praksa država članica na tom polju radi širenja i intenziviranja gospodarskih aktivnosti u odobalnim vodama, uključujući prekograničnu koordinaciju i suradnju.[60] U konačnici, prostorno planiranje morskog prostora poima se u EU-u kao proces analiziranja i

[55] Odluka o izradi prostornog plana isključivoga gospodarskog pojasa Republike Hrvatske u Jadranskom moru, *Narodne novine*, br. 2/2024, donesena je 3. siječnja 2024., a stupila je na snagu 11. siječnja 2024. godine.

[56] *Narodne novine*, br. 153/2013, 65/2017, 114/2018, 39/2019, 98/2019, 67/2023.

[57] Službeni list Europske unije, L 257/135, 28. kolovoza 2014.

[58] Članak 3. Odluke o izradi. Primjećujemo kako je napisana godina stupanja na snagu UNCLOS-a (1994.), a ne godina njegova usvajanja (1982.).

[59] Zervaki, A., Introducing Maritime Spatial Planning Legislation in the EU: Fishing in Troubled Waters?, *Maritime Safety and Security Law Journal*, god. 1 (2015.), br. 1, str. 109.

[60] *Ibid*., str. 96.

organiziranja ljudskih aktivnosti na moru radi ostvarivanja ekoloških, gospodarskih i socijalnih ciljeva.

Povremeno se mogu čuti mišljenja kako »svaki proglašeni IGP načelno pripada čitavoj EU i svim njezinim državama članicama«[61] te da je RH proglašenjem IGP-a »dopustila svim članicama EU da, pod više ili manje jednakim uvjetima, obavljaju ekonomsku eksploataciju Jadrana«.[62] Međutim, takva tumačenja nemaju toliko čvrsto pravno uporište u propisima EU-a kao što ga imaju suverena prava država u IGP-u na temelju UNCLOS-a. Uzgred, pravna pravila sadržana u UNCLOS-u ujedno su dio međunarodnog običajnog prava.[63] Štoviše, i države članice EU-a su se u procesu donošenja Direktive iz 2014. godine jasno odredile prema pravnoj snazi UNCLOS-a. Tako je u tekstu Direktive vidljivo priznavanje primata UNCLOS-a, u smislu da pravila EU-a o prostornom planiranju ne mijenjaju sadržaj suverenih prava i jurisdikcije, kao i obveza država članica u vezi s morskim prostorom (članak 2. stavak 4. Direktive). Uostalom, Lisabonski ugovor nigdje ne spominje prostorno planiranje kao legislativnu domenu EU-a.[64] Zato Direktiva ne može zadirati u autonomiju država članica u odlučivanju, nego može tek postavljati određene standarde u procesu prostornog planiranja, napose u vezi s uključivanjem javnosti u taj proces (članak 3. stavak 2. Direktive). Kada je riječ o informiranju, zahtjev je da se ono poduzme u ranoj fazi, a proces konzultacija, osim zainteresirane javnosti, mora uključivati i druge relevantne sudionike, uključujući nadležne vlasti (članak 9. stavak 1. Direktive). Međutim, kada je riječ o sudjelovanju tih subjekata u konačnom odlučivanju, državama članicama EU-a prepušteno je da same propisuju takvu mogućnost i modalitete.

Kada se u Odluci o izradi govori o okviru aktivnosti koje će se razmatrati u izradi Prostornog plana IGP-a, taksativno se navode »sljedeća područja djelatnosti i zaštite prostora: područja marikulture, ribolovna područja, objekte i infrastrukturu za istraživanje i eksploataciju ugljikovodika na području sjevernog Jadrana, pomorske prometne putove i prometne tokove, područja vojnih vježbi, lokalitete za očuvanje prirode i vrsta te zaštićena morska područja, znanstvena istraživanja, podmorske kablove i cjevovode, te podvodnu kulturnu baštinu«.[65]

[61] Paris, T., Što nam donosi isključivi gospodarski pojas?, *Burza nautike*, BN 233, 2. veljače 2021., https://www.burzanautike.com/hr/sto_nam_donosi_iskljucivi_gospodarski_pojas/6611/81 (pristup 8. ožujka 2024.).

[62] *Ibid.*

[63] Vukas, B., *The Law of the Sea: Selected Writings*, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden, 2004., str. 124.

[64] Faludi, A., Beyond Lisbon: Soft European Spatial Planning, *The Planning Review*, god. 46 (2010.), br. 182, str. 14.

[65] Članak 3. Odluke o izradi.

Premda je prema članku 3. Odluke o izradi jedna od pretpostavki za njezino donošenje bilo proglašenje IGP-a RH, vidljivo je kako se u segmentu proizvodnje energije u Odluci o izradi navodi jedino eksploatacija ugljikovodika i to na području sjevernog Jadrana.[66] Ako se navedeni popis djelatnosti usporedi sa sadržajem Direktive iz 2014. godine koja egzemplifikativno, dakle ne i taksativno, navodi niz potencijalnih uporaba, aktivnosti i interesa koje je potrebno razmotriti i ugraditi u prostorne planove morskog područja (članak 8. Direktive), vidljivo je kako ih ipak sve ne navodi Odluka o izradi. Imajući u vidu prethodno navedena razmatranja o autonomiji država članica EU-a u vezi s odredbama Direktive iz 2014. godine, zaključujemo kako je RH samostalno odlučila o krugu aktivnosti koje namjerava uvrstiti u prostorno planiranje svojeg IGP-a.

Tako se, među ostalim, u Odluci o izradi ne spominje proizvodnja energije iz drugih izvora, uključujući iskorištavanje energije vjetra i drugih OIE-a, niti se objekti i infrastruktura vezani uz proizvodnju energije spominju izvan područja sjevernog Jadrana. Prema tome, ključna sadržajna razlika između nekadašnjeg ZERP-a i sadašnjeg IGP-a, koja se ogleda u mogućnosti podizanja umjetnih otoka, uređaja i naprava na moru, kao i mogućnosti iskorištavanja energije vjetra, mora i morskih struja (koju navodi i PZ u članku 33.), nije vidljiva među taksativno navedenim područjima djelatnosti koje će se uzimati u obzir u izradi Prostornog plana IGP-a RH. Moglo bi se zaključiti kako RH, kada je riječ o IGP-u, ne podržava sve ambicije tvoraca i zagovornika Akcijskog plana. Međutim, valja dopustiti mogućnost i da je učinjen propust u pisanju prijedloga Odluke o izradi koji će se naknadno ispravljati, odnosno da će se ta Odluka o izradi naknadno nadopuniti nakon provedene propisane javne rasprave. Ako bi do toga došlo, trebalo bi to učiniti na podlozi temeljitih analiza svih relevantnih čimbenika i pokazatelja u sklopu multidisciplinarnih i međuresornih napora. Smatramo kako će sadržaj Prostornog plana IGP-a RH, kada bude usvojen, svakako dovesti do potrebe za novim sadržajima u unutarnjem pravu RH, a pitanje je samo u kojoj točno mjeri i za koje točno pojaseve mora RH.

U vezi s inicijativama za iskorištavanje OIE-a na moru u RH, treba istaknuti kako je Industriji nafte d.d. (INA) već povjerena vodeća uloga u izradi pripremnih studija, uz financijsku potporu EU-a za potencijalne odobalne vjetroelektrane na hrvatskom dijelu Jadranskog mora između Pule i Ravenne u Republici Italiji čija bi izgradnja mogla započeti 2026. godine, a rad 2029. godine.[67] S talijanske

[66] *Ibid*.

[67] European Commission – European Climate, Infrastructure and Environment Executive Agency, CEF Energy: EU Invests in Preparatory Studies for Offshore Windfarm in the Northern Adriatic Sea, 8. svibnja 2023., https://cinea.ec.europa.eu/news-events/

strane, prve najave gradnje polja odobalnih vjetroelektrana na Jadranskom moru ispred Ravenne pojavile su se još 2019. godine, a 2020. godine potpisani su i prvi poslovni ugovori. Prema dostupnim podacima, s talijanske bi se strane radilo na dvije lokacije s ukupno pedeset i šest vjetroturbina s čvrstim temeljima na morskom dnu.[68] Iz dostupnih je zemljovida vidljivo da se radi i o teritorijalnom moru i o IGP-u Republike Italije.[69] Kada je riječ o nastojanjima EU-a za jačanjem prekogranične suradnje, imajući u vidu prethodno obrazložene pravne dosege Direktive iz 2014. godine u odnosu na suverenitet i suverena prava država članica EU-a, smatramo kako bi spomenute talijanske i hrvatske aktivnosti, odnosno moguću suradnju u Jadranskom moru između Pule i Ravenne trebalo primarno promatrati u kontekstu odredaba UNCLOS-a o bilateralnoj, regionalnoj i međunarodnoj suradnji. S druge strane, kada je riječ o nastojanjima EU-a u vezi sa suradnjom s trećim državama na polju iskorištavanja OIE-a na moru, smatramo kako to pitanje, napose iz perspektive RH i njezinih nacionalnih interesa, osobito u odnosu na neobalne države, zavrjeđuje posebnu pozornost, odnosno analizu koja bi mogla biti predmetom zasebnog članka. Stoga u nastavku iznosimo tek neka svoja početna razmišljanja.

Budući da je iskorištavanje OIE-a na moru postalo paneuropski prioritet, suradnja na regionalnoj razini nastoji se proširiti na sve morske bazene i na sve države članice.[70] Kada je riječ o regionalnoj dimenziji energetske strategije EU-a u vezi s iskorištavanjem OIE-a na moru, obično se kao primjer dobre prakse navodi suradnja država na sjeveru Europe. Istodobno, u EU-u postoji svijest kako »nijedan morski bazen u Europi nije isti, svaki ima različite potencijale zbog posebnih geoloških uvjeta i specifičnog stupnja razvoja energije iz obnovljivih izvora na moru. Stoga različite tehnologije odgovaraju različitim morskim bazenima«.[71] Tako na jugu Europe općenito, a osobito u Jadranskom moru, kako smo ga uvodno opisali, krug gospodarskih i drugih pomorskih djelatnosti je na razmjerno manjem prostoru znatno širi nego na sjeveru Europe. Riječ je o tradicionalnim djelatnostima poput ribarstva, plovidbe, turizma, eksploatacije ugljikovodika i dr. te novije djelatnosti koje bi tek trebale dobiti svoj fizički prostor, poput iskorištavanja OIE-a na moru. Zato prostorno planiranje morskog

news/cef-energy-eu-invests-preparatory-studies-offshore-wind-farm-northern-adriatic-sea-2023-05-08_en (pristup 9. ožujka 2024.).

[68] Vidi https://www.offshore-mag.com/renewable-energy/article/14182294/offshore-ravenna-wind-farm-combined-with-floating-solar-technology (pristup 14. ožujka 2024.).

[69] Vidi https://www.rivieramm.com/news-content-hub/news-content-hub/approval-sought-for-offshore-windsolar-green-hydrogen-project-in-adriatic-63679 (pristup 14. ožujka 2024.).

[70] Europska komisija, Strategija EU-a za iskorištavanje…, *op. cit.*, str. 5.

[71] *Ibid*., str. 3.

prostora u Jadranskom moru, uključujući i IGP, predstavlja složen izazov. Dodatni aspekt, specifičan za jadransko-jonsku regiju jest mogućnost suradnje s trećim državama. Naime, za razliku od drugih europskih regija, a osobito za razliku od regija Sjevernog i Baltičkog mora, kohezija među državama na jugoistoku Europe znatno je manja, osobito zbog različitih pogleda na demokraciju, slobodu tržišta, pravo na samoodređenje, odnosno uporabu sile u međusobnim odnosima itd., pa sve do otvorenih ili prikrivenih teritorijalnih pretenzija.

5. SADRŽAJ POJMOVA, NAMJENA I PRAVNI POLOŽAJ UMJETNIH OTOKA, UREĐAJA I NAPRAVA U IGP-u

Pravila o umjetnim otocima, uređajima i napravama (engl. *artificial islands, installations and structures*) nalaze se u članku 60. UNCLOS-a.[72] Takva formulacija počela se koristiti u već poodmakloj fazi pregovora koji su prethodili usvajanju UNCLOS-a, a nalazila se u identičnim prijedlozima Perua, Brazila i Urugvaja iz 1978. godine.[73] Međutim, u UNCLOS-u nema definicija, odnosno pojmovnog razgraničenja između tih triju vrsta objekata. Štoviše, valja primijetiti kako su definicije izostale i u Ženevskoj kodifikaciji međunarodnog prava mora iz 1958. koja je u Konvenciji o epikontinentskom pojasu (članak 5.) govorila o uređajima i napravama. U vezi s tim, valja primijetiti kako se za naprave, u engleskom tekstu te Konvencije, koristio termin *device*.[74] U pitanjima koja prvenstveno pripadaju području međunarodnog prava, o kojima je ovdje riječ, svrha nacionalnog zakonodavstva jest omogućiti provedbu međunarodnog prava. Pritom moraju biti međusobno usklađeni međunarodno pravo i odredbe nacionalnog zakonodavstva.[75] Iz toga proizlazi specifična važnost PZ-a RH. Međutim, ni PZ ne sadržava definiciju umjetnih otoka, uređaja i naprava pa se već opisanu infrastrukturu

[72] Članak 60. stavak 8. Konvencije glasi: »Umjetni otoci, uređaji i naprave nemaju pravni položaj otoka. Oni nemaju vlastitoga teritorijalnog mora i njihovo postojanje ne utječe na određivanje granica teritorijalnog mora, isključivoga gospodarskog pojasa ili epikontinentalnog pojasa.« U vezi s tim, Andrassy, Bakotić, Seršić i Vukas ističu kako su bez utjecaja dimenzije i svrhe umjetnih otoka, uređaja i naprava, kao i nakana države da se njima privremeno ili trajno služe. Više o tome vidi Andrassy, J.; Bakotić, B.; Seršić, M.; Vukas, B., *Međunarodno pravo 1,* 2. izmijenjeno izdanje, Školska knjiga, Zagreb, 2010., str. 235.

[73] Nordquist, M. H. (ur.), *United Nations Convention on the Law of the Sea 1982: A Commentary*, 6. izdanje, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden, 2003., str. 581.

[74] U Ženevskoj kodifikaciji iz 1958., pravila o uređajima i napravama bila su dio režima epikontinentalnog pojasa. Konvencija o epikontinentskom pojasu, *Narodne novine – Međunarodni ugovori*, br. 12/1994. Pravila UNCLOS-a iz 1982. (članak 60.) danas se *mutatis mutandis* primjenjuju i na epikontinentalni pojas (članak 80.).

[75] Ibler, V., Što dokazuju nacionalna zakonodavstva…, *op. cit.*, str. 402.

neophodnu za iskorištavanje OIE-a na moru u RH može promatrati jedino kroz prizmu definicija koje su sadržane u članku 5. PZ-a. Prije svega, mislimo na definicije pomorskog objekta, odnosno nepomičnog odobalnog objekta i plutajućeg objekta, o čemu će biti više riječi u nastavku ovog rada.

Što bi onda bio umjetni otok, što uređaj, a što naprava?[76] Osim tih temeljnih pitanja, treba istaknuti i kako UNCLOS ne sadržava istovjetna pravila za sve te vrste objekata na moru. Međutim, njihovo razlikovanje, odnosno pojmovno razgraničenje ima pravni značaj, napose za primjenu materijalnog prava, što ćemo i obrazložiti u nastavku. U tu ćemo svrhu, osim pravnih pravila UNCLOS-a i drugih međunarodnih ugovora, analizirati praksu pojedinih država te mišljenja pravnih pisaca, a ponudit ćemo i svoja vlastita promišljanja. Među potencijalnim namjenama navedenih objekata na moru, Zohourian općenito ističe industrijsku proizvodnju, trgovinu, istraživanje i iskorištavanje prirodnih resursa, vojne svrhe, znanstveno istraživanje, satelitske komunikacije, turizam, stanovanje, zabavu te iskorištavanje energije.[77] Prölss skreće pozornost kako UNCLOS ne određuje svrhu izgradnje i korištenja umjetnih otoka, dok u vezi sa svrhom uređaja i naprava upućuje na sadržaj članka 56. UNCLOS-a i druge gospodarske svrhe.[78] Članak 56. UNCLOS-a pod nazivom »Prava, jurisdikcija i dužnosti obalne države u isključivom gospodarskom pojasu« govori o istraživanju i iskorištavanju, očuvanju i gospodarenju živim i neživim prirodnim bogatstvima, drugim djelatnostima radi gospodarskog istraživanja i iskorištavanja pojasa (kao što je proizvodnja energije korištenjem vode, struja i vjetrova), znanstvenom istraživanju mora te zaštiti i očuvanju morskog okoliša.[79]

Soons je 1974. godine odobalne objekte, po tehničkim kriterijima, svrstao u četiri skupine: 1) plutajuće objekte koji istu lokaciju zadržavaju zahvaljujući sidrima ili drugim sredstvima (razmjerno su manji i služe za istraživanje i iskorištavanje prirodnih resursa podmorja);[80] 2) pričvršćene (engl. *fixed*) objekte

[76] Tijekom pregovora koji su prethodili usvajanju UNCLOS-a, jedan od prijedloga bio je da se pojmom »uređaji« *(»installations«)* obuhvate i umjetni otoci *(artificial islands)* i naprave *(structures)*. Više o tome vidi United Nations Convention on the Law of the Sea, str. 118, https://legal.un.org/diplomaticconferences/1973_los/docs/english/vol_3/a_conf62_l8_rev1.pdf (pristup 5. travnja 2024.).

[77] Zohourian, M. A., The Real Nature of Artificial Islands, Installation and Structures from Perspective of Law of the Sea, *Asia-pacific Journal of Law, Politics and Administration*, god. 2 (2018.), br. 1, str. 13.

[78] Prölss, A. (ur.), *The United Nations…*, *op. cit*., str. 470.

[79] Konvencija UN-a o pravu mora iz 1982., *op. cit*. u bilj. 4.

[80] Soons, A. H. A., Artificial Islands and Installations in International Law, Occasional Paper #22, *Law of the Sea Institute, University of Rhode Island*, 1974., str. 1.

koji se na morsko dno oslanjaju pomoću pilota ili cijevi usađenih u dno (takvih je sedamdesetih godina dvadesetog stoljeća bilo najviše, a služili su iskorištavanju epikontinentalnog pojasa);[81] 3) betonske strukture;[82] 4) strukture nastale gomilanjem prirodnih materijala poput pijeska, kamena i šljunka.[83] Kod odabira vrste objekta, uz njihovu svrhu, Soons je kao važne čimbenike navodio dubinu mora, utjecaj na okoliš, očekivano trajanje aktivnosti te isplativost.[84] Slijedom Soonsovih razmatranja, Njemačka federalna agencija za očuvanje prirode govorila je 2000. godine o umjetnim otocima kao »strukturama stvorenim odlaganjem prirodnih tvari poput pijeska, šljunka ili kamena«.[85] Kanadsko društvo za pomorsko pravo imalo je drugačije gledište o porijeklu materijala od kojeg bi trebao biti izgrađen umjetni otok. Tako je 2003. godine, u nacrtu definicije umjetnog otoka govorilo o trajnoj instalaciji ili strukturi snažno pričvršćenoj za morsko dno, koja se koristi ili je namijenjena korištenju za gospodarske aktivnosti. Izrijekom je isključilo cjevovode, ali i mogućnost da se umjetnim otocima smatraju instalacije ili strukture izgrađene od materijala prirodnog porijekla.[86] Relativno novi danski Zakon o projektiranju i izgradnji tzv. energetskog otoka u IGP-u u Sjevernom moru koji je donesen 14. prosinca 2021. godine,[87] među svega devetnaest članaka ne sadržava nikakvu definiciju toga (umjetnog) otoka, pa su o njemu moguće isključivo posredne spoznaje činjeničnog karaktera.[88] Po izričitoj odredbi članka 1. taj se Zakon »ne primjenjuje na postrojenja za proizvodnju struje, mrežu za prijenos struje, uključujući kabele, te na inozemne veze koje se moraju spojiti na energetski otok«.[89]

Prema izdanju *Enciklopedije međunarodnog javnog prava* (engl. *Encyclopedia of Public International Law*) iz 1992. godine dopuštala se mogućnost da umjetni otok, kao »pričvršćena površina koju je napravio čovjek, okružena vodom i za vrijeme

[81] *Ibid*., str. 2.

[82] *Ibid*.

[83] *Ibid*.

[84] *Ibid*.

[85] Zohourian, M. A., The Real Nature…, *op. cit*., str. 17.

[86] Citirano prema CMI News Letter, News from the Canadian Maritime Law Association – The Draft Convention on Offshore Units, Artificial Islands and Related Structures, br. 1, siječanj/travanj 2004., str. 4, https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/06/2004-1.pdf (pristup 2. travnja 2024.).

[87] Izvorni naziv danskog Zakona glasi *Lov om projektering og anlæg af en energiø i Nordsøen* (engl. *Act on the Design and Construction of an Energy Island in the North Sea*), dostupno na https://www.retsinformation.dk/eli/lta/2021/2379 (pristup 5. travnja 2024.).

[88] Vidi *supra* bilj. 42.

[89] Danski Zakon, *op. cit.* u bilj. 87.

plime iznad vode«, bude pričvršćen i trajno i privremeno.[90] Međutim, 2013. godine pošlo se, također u *Enciklopediji međunarodnog javnog prava*, od definicije otoka iz članka 121. stavka 1. UNCLOS-a koja glasi: »Otok je prirodni dio kopna, okružen vodom, koji je suh za visoke vode.« Iz toga se zaključilo kako suština pojma »umjetni otok« nije nastao prirodnim putem pa je citirana definicija otoka iz UNCLOS-a u osnovi prihvatljiva i za umjetne otoke.[91] Tako sasvim recentno ističu i Nieuwenhout i Andreasson.[92] Prema tome, umjetni otok bio bi dio kopna koji je izgradio čovjek, okružen morem i suh za vrijeme visoke vode, odnosno plime. Pobliže rečeno, radilo bi se o čovjekovom polaganju, odnosno gomilanju prirodnih i proizvedenih materijala na morsko dno sve do mjere postizanja dijela kopna okruženog morem i suhog za vrijeme plime. Što se tiče vrste materijala, Zohourian smatra kako je sporedno je li materijal prirodni, umjetni ili se radi o montažnim dijelovima te je li upliv čovjeka u izgradnji umjetnog otoka izravan ili neizravan.[93] Tu dopušta mogućnost da materijali budu u cijelosti prirodni, a da čovjek svojim djelovanjem utječe na prirodne procese formiranja otoka, na primjer, da ubrzava prirodno naplavljivanje. Drugačije mišljenje iznosi Münch koji smatra kako su naplavine prirodni otoci, čak i onda kada postoji upliv čovjeka u proces taloženja kroz koji nastaje takav otok.[94] Zohourian ključnim smatra postojanje površine tla (kopna) čija je baza trajno pričvršćena na podvodne dijelove ili na samo dno, odnosno korito oceana, mora, rijeka ili jezera, s tim da ta površina ne smije plutati niti kretati se.[95]

Budući da se u članku 60. stavku 3. UNCLOS-a, u kontekstu uklanjanja, govori isključivo o uređajima i napravama, ali ne i o umjetnim otocima, zaključujemo kako je to zato što umjetni otoci predstavljaju trajnu, nakon izgradnje *de facto* neuklonjivu ili vrlo teško uklonjivu fizičku strukturu. Tako i Nieuwenhout i Andreasson drže kako je ispuštanje umjetnih otoka iz odredaba UNCLOS-a o obvezi uklanjanja »ili namjerno ili ukazuje kako se za umjetne otoke očekuje da

---

[90] Münch, F., Artificial Islands and Installations, Bernhardt, R.; Macalister-Smith, P.; Max-Planck-Institut für Ausländisches Öffentliches Recht und Völkerrecht (ur.), *Encyclopedia of Public International Law*, North-Holland Publishing Co., Amsterdam, 1992., str. 269.

[91] Oude Elferink, A. G., Artificial Islands, Installations and Structures, Wolfrum, R. (ur.), *Max Planck Encyclopedia of Public International Law (online edition OUP Oxford, beschikbaar sinds augustus 2008)*, University of Oxford, Oxford, 2008., para. 3, str. 1, https://dspace.library.uu.nl/handle/1874/386121 (pristup 22. ožujka 2024.).

[92] Nieuwenhout, C.; Andreasson, L. M., The Legal Framework…, *op. cit.*, str. 44.

[93] Zohourian, M. A., The Real Nature…, *op. cit*., str. 19.

[94] Münch, F., Artificial Islands…, *op. cit*., str. 269.

[95] Zohourian, M. A., The Real Nature…, *op. cit.*, str. 19.

budu u trajnoj uporabi«.[96] Smatramo kako, pored veličine koju diktiraju potrebe za koje se umjetni otok gradi, a koja svakako nadilazi veličinu uređaja i naprava, važno obilježje umjetnog otoka leži u fizičkoj kompaktnosti stupa koji se neprekinuto proteže od morskog dna do iznad površine mora. Kod umjetnog se otoka taj stup treba sastojati od materijala poput pijeska, zemlje, šljunka, kamenja pa i betona (kao produkta miješanja vode, cementa, pijeska i šljunka) nerijetko uz dodatak čelika ili drugih vrsta armature. Takva kakvoća stupa upućuje na njegovu trajnost i fizičku neuklonjivost, odnosno na iznimnu složenost zahvata koji bi se eventualno htio poduzeti radi uklanjanja umjetnog otoka. S druge strane, uređaji i naprave (kako god bili pričvršćeni za morsko dno, makar i usađeni u njega) nemaju ni veličinu umjetnog otoka ni opisanu kakvoću stupa koji nastaje namjernim gomilanjem navedenih materijala, tako da je barem djelomično, ako ne i potpuno uklanjanje uređaja i naprava fizički izvedivo pa onda i propisano u članku 60. stavku 3. UNCLOS-a.

Ako se slijedi analogija Oude Elferinka u vezi s pojmom »prirodnih i umjetnih otoka«, držimo da je korisno sagledati i odredbu u članku 121. stavku 3. UNCLOS-a prema kojem »stijene na kojima nije moguć ljudski boravak ili samostalni gospodarski život nemaju ni isključivi gospodarski pojas ni epikontinentalni pojas«. Budući da ni umjetni otoci, uređaji i naprave nemaju vlastitog teritorijalnog mora, odnosno da njihovo postojanje ne utječe na određivanje granica teritorijalnog mora, isključivog gospodarskog pojasa ili epikontinentalnog pojasa (članak 60. stavak 8. UNCLOS-a), smatramo kako ni za postojanje umjetnog otoka ne bi trebala biti presudna mogućnost ljudskog boravka ili samostalnog gospodarskog života (neovisno o tome što je to redovito slučaj u praksi, odnosno razlog izgradnje umjetnog otoka). Izgradnja umjetnog otoka u praksi nerijetko počiva upravo na nadogradnji neke stijene na moru, bilo da ona seže iznad površine ili se nalazi ispod površine. Na primjer, NR Kina je u Južnokineskom moru »s pomoću jaružala i metoda nasipavanja počela niz grebena i atola… pretvarati u otoke«.[97] Stoga nekadašnji greben *Fiery Cross* u otočju *Spratly* sada ima luku i pistu za borbene avione, dok se na mjestu jednog drugog prijašnjeg grebena sada nalazi topništvo.[98] Po prirodi njihove namjene, na tim je umjetnim otocima postao moguć i ljudski boravak, no s međunarodnopravnog gledišta takvi otoci ne mogu dobiti vlastiti IGP ili epikontinentalni pojas, kao što to nisu mogle ni stijene na kojima su sagrađeni, makar su se neke od njih nalazile iznad površine mora za vrijeme plime.

[96] Nieuwenhout, C.; Andreasson, L. M., The Legal Framework…, *op. cit*., str. 47.

[97] Marshall, T., *U okovima geografije*, Znanje, Zagreb, 2018., str. 48.

[98] *Ibid*.

Kako je već spomenuto, razlikovanje umjetnih otoka s jedne strane, a uređaja i naprava s druge strane važno je zbog postojanja razlika u pravnom režimu, što se osobito odnosi na obvezu njihova uklanjanja. Osim toga, Oude Elferink ističe kako za uređaje i naprave nije primjenjiv zahtjev da su iznad površine mora za vrijeme plime.[99] Iako bi se analogijom moglo zaključiti kako za uređaje i naprave nije presudno jesu li pričvršćeni za morsko dno (premda je to u praksi, zbog stabilnosti i nepokretnosti, obično tako), smatramo da je u interesu sigurnosti na moru, osobito zbog plovidbe, da uređaji i naprave neizostavno budu stacionarni (barem usidreni) ako već nisu pričvršćeni za morsko dno. Na primjer, već spomenuta Njemačka federalna agencija za očuvanje prirode je pod uređaje (instalacije) podrazumijevala »konstrukcije pričvršćene za morsko dno pomoću pilota ili cijevi zabijenih u dno, kao i betonske konstrukcije«.[100] Međutim, terminološki gledano, u UNCLOS-u i u nekim drugim međunarodnim ugovorima koji se tiču mora postoje razne nejasnoće koje su ponekad povećane zbog nepreciznih ili nedosljednih prijevoda. Također, valja istaknuti kako UNCLOS u nekim svojim drugim odredbama, izvan konteksta IGP-a, koristi i termine *device* (uređaj), *machinery* (postrojenje), *equipment* (oprema) i *platform* (platforma). U vezi s tim, Oude Elferink ukazuje kako se termini »uređaji i naprave« u nekim slučajevima odnose i na objekte koji se u nekom drugom kontekstu mogu smatrati postrojenjem, opremom ili platformom.[101] Tijekom priprema za usvajanje UNCLOS-a bio je primijećen takav manjak konzistentnosti, odnosno potreba za usklađivanjem terminologije, no na kraju do toga ipak nije došlo.[102]

Kada je riječ o drugim međunarodnim ugovorima koji se tiču mora, uzmimo primjer povezan s već spomenutim gledištem da pričvršćena platforma koju je napravio čovjek, okružena vodom i iznad vode za vrijeme plime može biti i trajnog i privremenog karaktera. Zohourian tako ukazuje na Konvenciju o suzbijanju protupravnih čina usmjerenih protiv sigurnosti pomorske plovidbe i na Protokol o suzbijanju protupravnih čina usmjerenih protiv sigurnosti nepokretnih platformi smještenih iznad epikontinentalnog pojasa iz 1988. godine.[103] Naime, spomenuti je Protokol definirao pričvršćenu platformu kao »umjetni otok, uređaj ili napravu koja je stalno pričvršćena za morsko dno u svrhu istraživanja ili iskorištavanja bogatstva ili u druge privredne svrhe«

[99] Oude Elferink, A. G., Artificial Islands, Installations…, *op. cit*., para. 5, str. 1.

[100] Zohourian, M. A., The Real Nature…, *op. cit*., str. 17.

[101] Oude Elferink, A. G., Artificial Islands, Installations…, *op. cit*., para. 1, str. 1.

[102] Nordquist, M. H. (ur.), *United Nations Convention…, op. cit*., str. 584.

[103] Zohourian, M. A., The Real Nature…, *op. cit*., str. 18; Konvencija i Protokol, *Narodne novine – Međunarodni ugovori*, br. 4/2005.

(članak 1.), dok za potrebe predmetne Konvencije brod označava »svako plovilo koje nije stalno pričvršćeno za morsko dno, uključujući i plovila s dinamičkim uzgonskim pogonom, podvodna plovila i plutajuće naprave« *(sic!)*. Uzgred, iz hrvatskog teksta spomenutog Protokola vidljivo je kako se engleski termin *fixed platform* u nazivu Protokola prevodi kao nepokretna platforma, a u tekstu Protokola kao pričvršćena platforma *(sic!)*.

U nastavku ćemo nastojati, iz perspektive hrvatskog jezika i na temelju djela hrvatskih autora, sagledati što bi to općenito bio uređaj *(installation)*, a što naprava *(structure)* te jesu li sadržajne razlike među njima uopće takve da bi trebale utjecati na eventualne razlike u pobližem normiranju njihova podizanja i korištenja, odnosno uklanjanja. Tako Filipović englesku riječ *installation* prevodi na hrvatski jezik kao instalaciju, uređaj, postrojenje.[104] Anić pak instalaciju u hrvatskom jeziku vidi kao ukupnost instaliranih uređaja, vodova itd. (na primjer, električna, vodovodna instalacija).[105] Također prema Aniću, uređaj podrazumijeva više naprava ili sprava složenih u cjelinu sa zajedničkom funkcijom kojom cjelinom obično rukuje jedna ili manji broj osoba.[106] Anić definira napravu kao jednostavan uređaj koji olakšava obavljanje posla, poput dizanja tereta i sl., a obično se zasniva na primjeni neke zakonitosti, na primjer, kosine, poluge i sl.[107] Spravu pak definira kao predmet koji podešavanjem obavlja radnju za koju je namijenjen, na primjer, optička sprava koja se zasniva na kombinaciji leća poput mikroskopa.[108] Naposlijetku, također prema Aniću, postrojenje je kombinacija uređaja na velikom ili otvorenom prostoru namijenjena jednoj radnji (destilaciji i sl.), a kojom obično rukuje više osoba u svakoj fazi rada.[109]

Na temelju navedenog zaključujemo kako između uređaja i naprava nema osobite sadržajne, odnosno suštinske razlike. Zajedničko im je da imaju tehničku narav, odnosno funkciju da njihovim funkcioniranjem neposredno ili na daljinu upravlja čovjek, a razliku nalazimo tek u njihovoj složenosti i, moguće, prirodi pogona (mehanika kod uređaja naspram fizike kod naprava). S obzirom na već navedena jezična razmatranja smatramo dvojbenim postojeće razlikovanje, odnosno odvojeno navođenje uređaja i naprava u hrvatskom tekstu Konvencije UN-a o pravu mora i u PZ-u RH, odnosno u cjelokupnoj međunarodnopravnoj literaturi na hrvatskom jeziku. Korištenje termina »naprava« dolazi kao rezultat

[104] Filipović, R. (ur.), *Englesko-hrvatski rječnik*, 19. izdanje, Školska knjiga, Zagreb, 1992., str. 576.

[105] Anić, V., *Rječnik hrvatskoga jezika*, Novi liber, Zagreb, 1991., str. 205.

[106] *Ibid*., str. 779.

[107] *Ibid*., str. 368.

[108] *Ibid*., str. 675.

[109] *Ibid*., str. 507.

prijevoda engleskog termina *structure*. Prema Longmanu, *structure* znači »nešto što je izgrađeno, osobito nešto veliko, poput zgrade ili mosta«.[110] U tom smislu i Filipović prevodi riječ *structure* na hrvatski jezik, među ostalim, kao strukturu, građevinu, gradnju, zgradu, ali ne i kao napravu *(sic!)*.[111] Zato smatramo kako nije sasvim adekvatno korištenje hrvatskog termina »naprava« kao prijevoda riječi *structure* iz engleskog teksta članka 60. UNCLOS-a.[112] Smatramo kako bi prikladniji bio termin »objekt« koji Anić koristi kako bi označio »ono što je izgrađeno; gradnja, zgrada«.[113] Osim jezičnih argumenata, u prilog navedenim vlastitim promišljanjima dodajemo činjenicu da je Rudolf koji je na prostoru bivše SFRJ prvi sustavno pisao o IGP-u, ponegdje navodio upravo termin »objekt« u zagradi iza riječi naprava.[114] Istovjetan primjer nalazimo i u tekstu Dekreta Saveza Sovjetskih Socijalističkih Republika o gospodarskom pojasu od 28. veljače 1984. godine.[115]

Zaključno, smatramo kako napravu (objekt) u IGP-u valja razlikovati od umjetnog otoka po kriteriju (ne)gomilanja materijala od morskog dna prema površini, odnosno po kriteriju uklonjivosti, dok kriterij neprimjenjivanja mehanike, kada je riječ o pogonu, na današnjem stupnju općeg tehnološkog razvoja više ne smatramo dovoljno relevantnim za razlikovanje naprava od uređaja. Uređaji i naprave zapravo se sadržajno isprepliću u današnje vrijeme, odnosno među njima u praksi ne postoje opipljive razlike. S druge strane, gledajući sadržaj, držimo kako bi se termin *structure*, preveden na hrvatski jezik kao objekt, mogao koristiti za razne nepokretne platforme na moru na koje se, ovisno o vrsti djelatnosti, stavljaju razne vrste uređaja (i naprava). U nastavku ovog rada nastojat ćemo sva prethodno navedena razmatranja povezati s primjerima iz prakse iskorištavanja OIE-a na moru, kao i s već spomenutim definicijama sadržanima u PZ-u RH, ali i s pojmovima korištenima u nekim drugim propisima RH.

Na temelju članka 60. stavka 3. UNCLOS-a moraju se ukloniti uređaji i naprave koji su napušteni ili se više ne upotrebljavaju za razliku od umjetnih otoka. S obzirom na činjenice, može se raditi o gospodarskoj neisplativosti, trajnom

[110] Summers, D. (ur.), *Longman Dictionary of Contemporary English*, Foreign Language Teaching and Research Press, Beijing, 2003., str. 1649.

[111] Filipović, R. (ur.), *Englesko-hrvatski rječnik, op. cit*., str. 1095.

[112] O potrebi usklađivanja korištenja termina u radnim materijalima i nacrtima buduće konvencije i izazovima prevođenja tih termina s engleskog na druge jezike bilo je riječi već tijekom pregovora koji su prethodili usvajanju UNCLOS-a. Vidi United Nations Convention on the Law of the Sea, *op. cit.* u bilj. 76.

[113] Anić, V., *Rječnik hrvatskoga jezika, op. cit*., str. 394.

[114] Rudolf, D., *Morski gospodarski pojas…, op. cit*., str. 72.

[115] *Ibid*., str. 145.

oštećenju, isteku vijeka trajanja (životnog ciklusa) i sl. Ključni rizici povezani s (ne)uklanjanjem uređaja i naprava tiču se sigurnosti plovidbe i utjecaja na morski okoliš i ribarstvo. Zato UNCLOS i obvezuje da se pri uklanjanju vodi računa o nenanošenju štete ribolovu te da se morski okoliš zaštiti pravima i dužnostima drugih država, odnosno drugim legitimnim uporabama mora. Međutim, za razliku od Konvencije o epikontinentskom pojasu iz 1958. (članak 5. stavak 5.), UNCLOS dopušta mogućnost samo djelomičnog uklanjanja uređaja i naprava, što iscrpno objašnjava McDade.[116] Tijekom pregovora koji su prethodili usvajanju UNCLOS-a, koncept potpunog uklanjanja bio je zamijenjen konceptom djelomičnog uklanjanja povodom inicijative naftne industrije predstavljene kroz *Oil Industry International Exploration and Production Forum (E&P Forum)*.[117] Podnositelj prijedloga formalno je bila Velika Britanija 1980. godine.[118] U tome joj se 1981. godine pridružila Kanada.[119] U oblikovanju konačnog prijedloga članka 60. stavka 3. UNCLOS-a najveći doprinos ponovno je dala Velika Britanija, dok predmetom glasovanja nije bio prijedlog Francuske da obveza potpunog ili djelomičnog uklanjanja ovisi o dubini mora na kojoj se nalazi uređaj ili naprava.[120]

Vezano uz realizaciju uklanjanja, postoje općeprihvaćeni međunarodni standardi koje je, prema članku 60. stavku 3. UNCLOS-a, usvojila Međunarodna pomorska organizacija *(International Maritime Organization – IMO)* kao nadležna međunarodna organizacija. Među ostalim, prema preporuci IMO-a (broj 3.13 od 1. siječnja 1998. godine pa nadalje) u epikontinentalnom pojasu ili IGP-u ne bi trebao biti postavljen nijedan uređaj ili naprava, osim ako njihov dizajn i konstrukcija nisu takvi da omogućuju njihovo potpuno uklanjanje nakon napuštanja, odnosno prestanka korištenja.[121] Međutim, tu valja imati u vidu kako IMO djeluje isključivo iz perspektive međunarodne plovidbe kao samo jedne od djelatnosti na moru.[122]

---

116 McDade, P. V., The Removal of Offshore Installations and Conflicting Treaty Obligations as a Result of the Emergence of the New Law of the Sea: A Case Study, *San Diego Law Review*, god. 24 (1987.), br. 3, str. 649.

117 Prölss, A. (ur.), *The United Nations…, op. cit.*, str. 469.

118 Nordquist, M. H. (ur.), *United Nations Convention…, op. cit.,* str. 582.

119 *Ibid*., str. 583.

120 *Ibid.*

121 IMO Rezolucija A.672(16), Guidelines and Standards for the Removal of Offshore Installations and Structures on the Continental Shelf and in the Exclusive Economic Zone, 19. listopada 1989., https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.672%2816%29.pdf (pristup 21. ožujka 2024.).

122 Trevisanut, S., Chapter 18 Decommissioning of Offshore Installations: a Fragmented and Ineffective International Regulatory Framework, Banet, C. (ur.), *The Law of the Seabed: Access, Uses and Protection of Seabed Resources*, Brill Nijhoff, Leiden, 2020., str. 441.

6. PRIMJENJIVOST PROPISA RH NA UMJETNE OTOKE, UREĐAJE I NAPRAVE U IGP-u

PZ kao najširi pojam koristi »pomorski objekt« koji obuhvaća plovne objekte, plutajuće objekte i nepomične odobalne objekte (članak 5. točka 31.). Sa stajališta teme ovog rada kao primarno relevantne promatramo definicije plutajućeg objekta i nepomičnog odobalnog objekta s namjerom da ih u sadržajnom, odnosno funkcionalnom pogledu povežemo s prethodnim razmatranjima pojmova »umjetnih otoka«, »uređaja i naprava«. Prema PZ-u, plutajući objekt nije namijenjen plovidbi te je stalno privezan ili usidren na moru (članak 5. točka 29.). Primjeri koje PZ navodi, a koji mogu biti relevantni za iskorištavanje OIE-a na moru su plutajući dok, plutajuće skladište i, svakako, plutajuća elektrana (članak 5. točka 29.). Kada je riječ o nepomičnom odobalnom objektu, prema PZ-u radi se o pomorskom objektu koji, također, nije namijenjen plovidbi te je »u potpunosti ili djelomično ukopan u morsko dno ili položen na morsko dno« (članak 5. točka 23.). Kao primjeri navode se objekti za istraživanje i eksploataciju podmorja, podmorski cjevovod itd., a izrijekom se isključuju podmorski kabeli i objekti prometne infrastrukture (podmorski tuneli, mostovi oslonjeni na morsko dno i sl.) (članak 5. točka 23.). Prema tome, i plutajući i nepomični odobalni objekti zadovoljavaju kriterij trajnosti svoje lokacije, odnosno svoje nepokretnosti koji Prölss izdvaja kao zajedničko obilježje uređaja i naprava te umjetnih otoka s obzirom na brodove.[123] Izvorna namjera da uređaji i naprave u IGP-u ne obuhvate objekte koji su pokretni u svojem redovitom načinu rada na moru bila je vidljiva već u ranoj fazi pregovora o tekstu UNCLOS-a, među ostalim, iz prijedloga izaslanstva SAD-a.[124]

U Pravilniku o sustavu obilježavanja plovnih putova i objektima sigurnosti plovidbe koji je donesen na temelju članka 54. PZ-a, za označavanje odobalnih objekata koristi se i termin »platforma« napisan u zagradi (članak 21.).[125] Međutim, Pravilnik o bitnim tehničkim zahtjevima, sigurnosti i zaštiti pri istraživanju i eksploataciji ugljikovodika iz podmorja Republike Hrvatske koji je donesen na temelju Zakona o rudarstvu,[126] navodi kako su platforme »prema pomorskim propisima tehnički plovni objekti (pokretni odobalni objekti za istraživanje i eksploataciju podmorja) ili nepomični odobalni objekti (nepomični odobalni objekt

[123] Prölss, A. (ur.), *The United Nations…, op. cit.*, str. 470.

[124] Nordquist, M. H. (ur.), *United Nations Convention…, op. cit.,* str. 575.

[125] *Narodne novine*, br. 39/2020.

[126] *Narodne novine*, br. 56/2013, 14/2014, 52/2018, 115/2018, 98/2019, 83/2023.

za istraživanje i eksploataciju podmorja)« (članak 3.).[127] Dalje se navodi kako se radi izvođenja rudarskih radova platforma »oprema rudarskim postrojenjima, opremom, alatima, uređajima i instalacijama« (članak 4.). Dakle, termini »postrojenja«, »uređaji« i »instalacije« označavaju neke od stvari pomoću kojih se na moru opremaju platforme namijenjene istraživanju i eksploataciji ugljikovodika iz podmorja, a one mogu biti bušaće, eksploatacijske i kompresorske (članak 3.). Premda se važenje Zakona o rudarstvu *ratione loci* proteže na epikontinentalni pojas RH (članak 1. stavak 1.), prethodno navedeni pojmovi, odnosno oprema iz perspektive djelatnosti rudarstva očigledno se koriste i u morskom prostoru koji se nalazi iznad epikontinentalnog pojasa RH, odnosno u IGP-u.

Po kriterijima PZ-a, razne vrste vjetroelektrana na moru mogle bi se, ovisno o primijenjenoj tehnologiji pričvršćivanja, a neovisno o tome što služe istoj svrsi, podvesti ili pod pojam »plutajućeg objekta« ili »nepomičnog odobalnog objekta«. To bi ovisilo, prije svega, o tome je li vjetroelektrana (s obzirom na dubinu mora, odnosno tehnološku izvedbu samog objekta i sl.) stalno usidrena ili je ukopana u morsko dno. Shodno tomu, kada se radi o drugoj potencijalnoj infrastrukturi na moru, poput objekata za desalinizaciju, proizvodnju vodika ili pretvaranje proizvedene električne energije, odnosno za njezino daljnje prenošenje putem podmorskih kabela, a takvi bi se objekti (ovisno o tehnologiji njihova podizanja i stabiliziranja na moru, odnosno ovisno o konkretnoj lokaciji u odnosu na dubinu mora i dr.), također, mogli podvesti ili pod plutajuće ili pod nepomične odobalne objekte. S međunarodnopravnog gledišta, s izuzetkom podmorskih kabela i cjevovoda, u IGP-u bi se radilo, u pravilu, o uređajima i napravama (objektima). S obzirom na prethodno izložena razmatranja, tek rijetko bi se moglo raditi o umjetnim otocima.

Kada je riječ o obvezi uklanjanja iz IGP-a, PZ je u članku 36. propisao obvezu da »pravne ili fizičke osobe kojoj je odobrena gradnja umjetnog otoka, uređaja ili naprave… najkasnije u roku od 30 dana od dana prestanka gradnje ili uporabe« ukloni »svaki morski objekt koji se više ne uporablja ili je napušten, ne uzrokujući štetu ribolovu, zaštiti i očuvanju morskog okoliša ili drugim legitimnim uporabama mora«.[128] S obzirom na razlike u međunarodnopravnom statusu umjetnih otoka s jedne strane, a uređaja i naprava s druge strane, nejasno je zašto PZ u kontekstu uklanjanja koristi termin »svaki morski objekt«, umjesto termina »uređaji i naprave«. Budući da u tom članku govori o gradnji umjetnog otoka, uređaja ili naprave, kasnije korištenje generičkog pojma »morski objekt« može navesti na zaključak kako se obveza uklanjanja odnosi i na umjetne otoke.

[127] *Narodne novine*, br. 52/2010.

[128] Pomorski zakonik, *op. cit.* u bilj. 28.

S obzirom na to da UNCLOS ne propisuje obvezu uklanjanja umjetnih otoka, ni PZ ne bi trebao dvojiti oko toga.

Imajući u vidu nepostojanje obveze uklanjanja umjetnih otoka u međunarodnom pravu, smatramo kako je preporučljiva restriktivnost u proglašavanju pojedine infrastrukture u IGP-u RH umjetnim otokom. U tom smislu zagovaramo usvajanje definicije umjetnog otoka u PZ-u u skladu s razmatranjima predstavljenim u ovom članku. Posljedično, svi drugi objekti u IGP-u koji ne bi spadali u kategoriju umjetnih otoka i pomorskih plovnih objekata prema nomenklaturi PZ-a, spadali bi pod kategoriju uređaja i naprava te bi za njih vrijedila obveza uklanjanja. S obzirom na potencijalnu dvojnost nekih objekata potrebnih za iskorištavanje OIE-a na moru, u smislu da bi po nomenklaturi PZ-a mogli biti i plutajući i nepomični odobalni objekti, potrebno je obratiti pozornost na poboljšanje hrvatskog normativnog uređenja. Dodatno, zbog potrebe pričvršćivanja plutajućih i nepomičnih objekata na moru važno je i precizno regulirati obveze pravnih i fizičkih osoba (vlasnika, koncesionara, operatera i dr.) s obzirom na pomoćne elemente koji se nalaze ispod površine mora, poput čeličnih konstrukcija i užadi (sajla), betonskih blokova (osobito kada je riječ o temeljima na morskom dnu), pilota, kesona itd.

Uklanjanje uređaja i naprava koje je propisano u UNCLOS-u potrebno je dalje normirati u unutarnjem pravu iz perspektive plovidbe, morskog okoliša i ribolova.[129] Kao što je već navedeno, RH je to učinila kroz odredbu članka 36. PZ-a. Međutim, obvezu uklanjanja bilo bi korisno u unutarnjim propisima RH pobliže povezati i s pitanjima odgovornosti za štetu, kaznenopravne odgovornosti i dr.[130] U vezi s tim, smatramo kako odluka o mjeri u kojoj će neki uređaj ili naprava morati biti uklonjen, odnosno koji dijelovi bi eventualno mogli ostati u/na moru, mora počivati na odgovornoj procjeni svih rizika, pri čemu glavni kriterij nipošto ne bi smjela biti ekonomska isplativost (visina troškova) uklanjanja za vlasnika uređaja ili naprave, odnosno državu. Međutim, valja imati u vidu i kako UNCLOS u člancima 60. i 80. postavlja ograničenja već u vezi s podizanjem umjetnih otoka, uređaja i naprava kroz odgovarajuće obveze obalne države.[131]

---

[129] Ijlstra, T., Removal of Offshore Installations, Prinosi za poredbeno proučavanje prava i međunarodno pravo, god. 21 (1990.), br. 24, objavljeno u knjizi Vukas, B. (ur.), *Essays on the New Law of the Sea 2,* Kratis, Zagreb, 1990., str. 76.

[130] O kaznenopravnim aspektima onečišćenja mora u RH vidi Sokanović, L.; Boko, M., Marine Pollution in Croatia – Old Questions and New Developments from the Perspective of Criminal Law, Amižić Jelovčić, P. (ur.), *Zbornik radova 3. međunarodne znanstvene konferencije iz pomorskog prava – ISCML Split 2021,* Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu, Split, 2021., str. 295-310.

[131] Xerri Salamone, A., The International Legal Regime of Installations at Sea, Prinosi za poredbeno proučavanje prava i međunarodno pravo, god. 21 (1990.), br. 24, objavljeno u knjizi Vukas, B. (ur.), *Essays on the New Law of the Sea 2*, Kratis, Zagreb, 1990., str. 439.

Zato smatramo kako je i u unutarnjem pravnom poretku uputno voditi računa o svim rizicima već od faze planiranja podizanja uređaja i naprava u IGP-u, a ne samo od faze njihove eksploatacije. Drugim riječima, potrebno je od samog početka jednako štititi sve interese navedene u članku 36. točki c) PZ-a – ribolov, zaštitu i očuvanje morskog okoliša i druge legitimne uporabe mora.

Kada je riječ o drugim odredbama PZ-a, potrebno je ustvrditi kako se prema članku 2. stavku 1. »njegove odredbe koje se odnose na brodove primjenjuju… i na druge pomorske objekte, osim ratnog broda« ako u PZ-u ne bi bilo drugačije određeno. Takva je odredba posebno važna, među ostalim, u vezi s odgovornošću za štetu prouzročenu osobama, stvarima i okolišu. Međutim, odredbe PZ-a o izvanugovornoj odgovornosti vlasnika broda i brodara (glava IV.) za štetu koju brod prouzroči osobama i stvarima izvan broda te okolišu (članak 808. stavak 1.) ipak nisu, s osnova citirane odredbe članka 2. stavka 1., primjenjive na plutajuće i nepomične odobalne objekte. Naime, članak 809. stavak 1. ograničava primjenu odredaba PZ-a o spomenutoj odgovornosti samo na plovne objekte. Prema tome, kada je riječ o odgovornosti za štetu koju prouzroče plutajući i nepomični odobalni objekti, u RH trenutačno ne postoji *lex specialis*, nego se moraju primjenjivati opći propisi, napose Zakon o obveznim odnosima.[132] S obzirom na specifičnosti takvih objekata i općenito pravni režim IGP-a, poželjno je donijeti posebne propise o izvanugovornoj odgovornosti za štetu. Kada je riječ o šteti prouzročenoj okolišu, valja se pritom rukovoditi temeljnim načelima zaštite i očuvanja morskog okoliša i to načelom prevencije, načelom opreza, načelom onečišćivač plaća i načelom održivog razvitka.[133]

Prema članku 10. Kaznenog zakona, kazneno zakonodavstvo RH »primjenjuje se na svakoga tko počini kazneno djelo na njezinu području«.[134] Osim toga, prema članku 13., Kazneni zakon primjenjuje se i za kaznena djela počinjena izvan RH, a »protiv njezinog pravnog interesa«.[135] Tu se, među ostalim, navode pojedina kaznena djela počinjena u zaštićenom ekološko-ribolovnom pojasu, epikontinentalnom pojasu ili na otvorenom moru. Prije svega, vidljiva je potreba proširenja važenja Kaznenog zakona RH *ratione loci* na IGP. Kada je riječ o kaznenim djelima počinjenim u navedenim pojasevima mora, u članku 13. Kaznenog

[132] *Narodne novine*, br. 35/2005, 41/2008, 125/2011, 78/2015, 29/2018, 126/2021, 114/2022, 156/2022, 155/2023.

[133] Seršić, M., *Međunarodnopravna zaštita morskog okoliša*, Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb, 2003., str. 21.

[134] *Narodne novine*, br. 125/2011, 144/2012, 56/2015, 61/2015, 101/2017, 118/2018, 126/2019, 84/2021, 114/2022, 114/2023, 36/2024.

[135] *Ibid*.

zakona navode se kaznena djela onečišćenja okoliša, ispuštanja onečišćujućih tvari s plovnog objekta, ugrožavanja okoliša otpadom, ugrožavanja okoliša postrojenjem te ugrožavanja okoliša radioaktivnim tvarima. Međutim, ne navode se neka druga kaznena djela propisana Kaznenim zakonom, ponajprije kazneno djelo ugrožavanja bukom, vibracijama ili neionizirajućim zračenjem, kao i kazneno djelo uništavanja staništa za koja smatramo da su relevantna sa stajališta moguće izgradnje umjetnih otoka, uređaja i naprava u IGP-u RH, odnosno mogućeg iskorištavanja OIE-a u tom morskom pojasu RH.

U vezi s tim ukazujemo na odredbu članka 39. PZ-a prema kojoj se na svim umjetnim otocima, uređajima i napravama na gospodarskom pojasu RH, među ostalim, primjenjuju i kazneni propisi RH. Pored normativnog uređenja, valja imati u vidu i praktične izazove pronalaženja i procesuiranja počinitelja kaznenih djela protiv okoliša na moru, o čemu pišu Sokanović i Boko.[136] Zato je, slično kao u Kaznenom zakonu, potrebno i u Zakonu o obalnoj straži RH umjesto ekološko-ribolovnog pojasa ugraditi IGP, odnosno proširiti nadležnost Obalne straže radi nadzora i zaštite i na IGP.[137] Međutim, na temelju članka 31. Zakona o obalnoj straži RH, ovlaštene osobe Obalne straže raspolažu ovlastima samo za plovne objekte pa se nameće potreba za proširenjem tih ovlasti i na plutajuće, odnosno nepomične odobalne objekte u IGP. Postojeće ovlasti Obalne straže koje bi odgovarajuće trebalo uskladiti s potrebom uvođenja novih objekata u IGP su sljedeće: provjera zastave plovnog objekta, zaustavljanje plovnog objekta, pregled isprava plovnog objekta i provjera istovjetnosti osoba, pregled plovnog objekta, tereta i opreme, pregled osoba, privremeno ograničenje slobode kretanja, privremeno oduzimanje predmeta, davanje upozorenja i naredbi, progon plovnog objekta, uzapćenje i sprovođenje plovnog objekta te uporaba sredstava prisile.[138]

Na primjer, oceanografske plutače koje koristi Državni hidrometeorološki zavod Hrvatske (DHMZ),[139] a čije je postavljanje u teritorijalnom moru RH započelo tijekom lipnja 2022. godine, predstavljaju samostalne objekte na moru koji na sebi nose sustave za mjerenja meteoroloških, površinskih i dubinskih oceanografskih parametara, pomorsku navigaciju, električno napajanje i telekomunikaciju.[140] Po propisima RH, oni spadaju pod objekte sigurnosti pomorskog

[136] Sokanović, L.; Boko, M., Marine Pollution…, *op. cit*., str. 309.

[137] *Narodne novine*, br. 125/2019.

[138] *Ibid*.

[139] Vidi *supra* bilj. 49.

[140] Visine su preko sedam metara i težine oko tri tone. Sidre se na različitim dubinama, otprilike na pedeset metara i preko dvjesto metara, imaju sigurnosni perimetar od dvjesto metara i

prometa prema članku 48. stavku 2. Pravilnika o sustavu obilježavanja plovnih putova i objektima sigurnosti plovidbe.[141] Objekti sigurnosti plovidbe na koje se odnosi spomenuti Pravilnik nalaze se u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru RH, a služe sigurnom odvijanju pomorskog prometa (članak 52. stavak 1. PZ-a). S tim je Pravilnikom regulirano, među ostalim, i označavanje vjetroelektrana na moru – pojedinačnih i skupnih vjetroelektrana na određenom morskom prostoru (članci 25. i 26.). Iz Pravilnika je također vidljivo i kako u vezi s označavanjem vjetroelektrana postoje određene ovlasti lučkih kapetanija, što je razumljivo kada je riječ o unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru. Međutim, prethodno navedeno upućuje nas na zaključak kako je za ostvarenja režima IGP-a potrebno proširiti prostorno važenje spomenutog propisa ili donijeti novi propis. Spomenute ovlasti kakve imaju lučke kapetanije u području svoje nadležnosti trebale bi se analogno dodijeliti Obalnoj straži RH u vezi s uređajima i napravama, a čija bi se gradnja, rad i uporaba u perspektivi mogla odobriti i u IGP, uključujući spomenute plutače DHMZ-a, vjetroelektrane, odnosno skupine vjetroelektrana itd.

7. AKCESORNI ASPEKTI ISKORIŠTAVANJA OIE-a NA MORU U RH

Iako je primarna svrha ovog rada bavljenje pravnim aspektima predmetne problematike, naše istraživanje pokazalo nam je kako pojedine pravne aspekte nije moguće sveobuhvatno sagledati, odnosno anticipirati bez uvida u razne izazove nepravnog karaktera pa i u pojedine akcesorne pravne aspekte. Na primjer, s obzirom na spektar djelatnosti, infrastrukture i opreme u vezi s iskorištavanjem OIE-a na moru, čiji je puni sadržaj i razmjere tek potrebno do kraja identificirati i projicirati, svakako valja računati s mogućnošću nastupanja štetnih posljedica za morski okoliš i za druge korisnike, odnosno za druge gospodarske djelatnosti na moru. Kada je riječ o okolišu, Akcijski plan upućuje buduće nositelje projekata na svjesnost rizika i potrebnih mjera u vezi s rizicima.[142]

Spominju se razni rizici u raznim fazama gradnje, rada i održavanja te dekomisije infrastrukture i opreme, na primjer, mogućnost onečišćenja pri postavljanju temelja za vjetroelektrane, djelovanje topline elektromagnetskih polja podmorskih kabela ovisno o načinu njihova polaganja i kvaliteti materijala

opremljene su tzv. automatskim identifikacijskim sustavom *(Automatic Identification System – AIS)* zbog sigurnosti plovidbe, odnosno imaju interakciju s okolnim plovilima.

[141] Pravilnik o sustavu obilježavanja…, *op. cit.* u bilj. 125.

[142] Duić, N. *et al.*, Akcijski plan…, *op. cit.*, str. 33.

itd.[143] Do onečišćenja okoliša može doći i pri jaružanju pijeska i šljunka.[144] Kako smo to već prethodno istaknuli, NR Kina primjenjuje jaružanje u izgradnji umjetnih otoka. Sa svoje strane dodali bismo i buku koja na pučini zacijelo ne bi smetala ljudima, ali bi mogla škoditi drugim živim organizmima, što je potrebno pravodobno znanstveno istražiti.[145]

Zbog postojanja tih i drugih rizika, a u interesu pravne sigurnosti od posebne je važnosti pravodobno, utemeljeno i pažljivo propisati djelatnosti s povećanom opasnošću, kriterije odgovornosti investitora, operatera i dr. za štetu od plutajućih i nepomičnih odobalnih, kao i s njima povezanih plovnih objekata, na što Nišević skreće pozornost u svojem znanstvenom radu na srodnu temu.[146] U donošenju propisa, po prirodi stvari, uloga obalne države nezamjenjiva je s osnova suvereniteta u unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnom moru, kao i s osnova suverenih prava u IGP-u. Važnost države u poduzimanju svih potrebnih mjera Seršić promatra iz perspektive izbjegavanja međunarodnopravne odgovornosti za prekograničnu štetu prouzročenu onečišćenjem okoliša.[147]

Uz uvid u prethodno navedena djela višekratno citiranih znamenitih hrvatskih pravnih pisaca koja su trajno ostavljena donositeljima odluka u RH, korisnima se pokazuju i neki recentni znanstveni i stručni radovi pojedinih hrvatskih pravnih pisaca mlađih generacija, osobito onih koji se bave teorijom i praksom primjene PZ-a RH. Budući da PZ predstavlja najvažniju pravnu vezu međunarodnog prava mora s unutarnjim pravom RH, neophodno je prepoznavati i sustavno otklanjati sve njegove nedorečenosti. Tako je, na primjer, recentno istraživanje Rukavine pokazalo kako postoji potreba za donošenjem određenih izričitih definicija pa i potreba za jedinstvenim propisom koji bi regulirao postupak i uvjete polaganja podmorskih kabela i cjevovoda.[148] S obzirom na to da su podmorski kabeli, kao i cjevovodi, potencijalna infrastruktura i kod iskorištavanja OIE-a na moru, uključujući IGP, ovim radom također nastojimo pridonijeti

[143] *Ibid*., str. 36.

[144] Seršić, M., *Međunarodnopravna zaštita…, op. cit*., str. 127.

[145] O utjecaju podvodne buke na morski okoliš vidi Runko Luttenberger, L. *et al*., Environmental Impact…, *op. cit.* u bilj. 13.

[146] Nišević, I., Plutajući terminal za ukapljeni prirodni plin na otoku Krku – pravni aspekti zaštite morskog okoliša s naglaskom na međunarodno pravo, *Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu*, god. 70 (2020.), br. 1, str. 158-159.

[147] Seršić, M., *Međunarodnopravna zaštita…, op. cit*., str. 153.

[148] Rukavina, B., Prilog raspravi o pravnom uređenju polaganja podmorskih kabela i cjevovoda u Republici Hrvatskoj, *Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci*, god. 44 (2023.), br. 2, str. 474.

potpunijem prepoznavanju potreba za preciziranjem raznih zakonskih i podzakonskih propisa u vezi s mogućim iskorištavanjem OIE-a, osobito energije vjetra na moru u RH.

Već smo istaknuli kako su znameniti hrvatski međunarodni pravnici ustrajali u gledištu da su pitanja vezana uz hrvatski dio Jadranskog mora, a osobito uz IGP, kardinalna pitanja hrvatske vanjske politike.[149] S obzirom na to da Akcijski plan predviđa podizanje infrastrukture za OIE i u teritorijalnom moru RH, a EU ustrajno zagovara te kroz sekundarno pravo nastoji i nametnuti regionalni pristup iskorištavanju OIE-a u Jadranskom moru, što znači da o vanjskopolitičkim aspektima RH treba itekako voditi računa. Naime, EU vidi potencijal za izvoz znatnog dijela proizvedene električne energije i u države bez izlaza na more pa i države nečlanice EU-a.[150] U tom se smislu uloga resora vanjskih poslova u RH pokazuje neophodnom, ponajviše zbog onih država članica EU-a, ali i nekih kandidata za članstvo čija je trajna predanost EU-a povremeno upitna, a strategijske ambicije za hrvatski dio Jadrana trajno neupitne. Međutim, Akcijski plan apostrofira tek Agenciju za ugljikovodike kao potencijalnu logičnu jedinstvenu točku kontakta za nositelje projekata OIE-a na moru u RH.[151] Slično tomu, kako je već istaknuto, INA-i je povjerena vodeća uloga u izradi pripremnih studija za potencijalne odobalne vjetroelektrane na hrvatskom dijelu sjevernog Jadrana.

Agencija za ugljikovodike i INA posjeduju opsežnu i korisnu ekspertizu na polju istraživanja i eksploatacije izvora energije na moru, koja posredno, odnosno uz odgovarajuću usporedbu može bitno potpomoći realizaciji nastojanja vezanih uz iskorištavanje OIE-a na moru, ali unutar jasno definiranog vanjskopolitičkog okvira i uz krovno vođenje resora vanjskih i europskih poslova. U činjenici da se u Odluci o izradi, među javnopravnim tijelima, pravnim osobama i korisnicima prostora kojima je upućen poziv na dostavu zahtjeva za izradu Prostornog plana IGP-a, Ministarstvo vanjskih i europskih poslova RH nalazi se na prvom mjestu, vidimo naznaku poželjnog pristupa. Budući da neke države članice EU-a, osobito sa sjeverozapada i sjevera Europe, posjeduju višegodišnje iskustvo u iskorištavanju OIE-a na moru, logično je posegnuti za tim iskustvima.[152] RH bi tako mogla izbjeći eventualna parcijalna pa i zastarjela normativna,

[149] Ibler, V., *Međunarodno pravo mora…*, *op. cit*., str. 196.

[150] Europska komisija, Ostvarivanje ambicija EU-a za energiju iz obnovljivih izvora na moru, COM (2023) 668 final od 24. listopada 2023., str. 6, https://www.sabor.hr/hr/node/27334 (pristup 4. siječnja 2024.).

[151] Duić, N. *et al*., Akcijski plan…, *op. cit*., str. 73.

[152] O potencijalnom projektu iskorištavanja OIE na Sjevernom Jadranu vidi Windfair All in Wind, EU Invests in Preparatory Studies for Offshore Wind Farm in the Northern

a moguće i tehnološka rješenja. Valja biti svjestan i kako neki današnji procesi na polju OIE-a nisu više jednostavni ni za države s mnogo većim iskustvom zbog sve većih troškova, konstrukcijskih zastoja, birokracije, nedostupnosti kritičnih sirovina i dr., što otežava, pa čak i dovodi u pitanje održivost nekih planova.[153]

Kada je EK iz 2007. godine pokrenuo »Integriranu pomorsku politiku za EU«, cilj te politike bio je jačanje tzv. plavog gospodarstva koje obuhvaća sve pomorske gospodarske aktivnosti. Izravan poticaj za takvu politiku bila je gospodarska kriza iz 2010. godine. Drugim riječima, tzv. plavo gospodarstvo postalo je iz perspektive EK-a važan način gospodarskog oporavka i rasta. Pored nastojanja da se kroz tzv. energetsku tranziciju s fosilnih goriva na OIE nominalno ublažavaju posljedice globalnih klimatskih promjena, iskorištavanje OIE-a na moru i samo je postalo, u znatnoj mjeri, dijelom paradigme tzv. plavog gospodarstva. Tako su taj segment energetske tranzicije i tzv. plavo gospodarstvo postali međusobno komplementarni u okvirima potreba suvremenog industrijskog društva. U svojem ishodištu imaju isti zajednički nazivnik – poslovni svijet, kapital, trgovinu i sl., odnosno želju za poslovnom održivošću, gospodarskim rastom, zaradom itd. Budući da takav kontekst neizbježno usmjerava poslovne i političke odluke, sveukupna posljedica na globalnoj razini zapravo je izostanak smanjivanja proizvodnje stvari i potrošnje energije, a to znači da se ne smanjuje ni nanošenje štete prirodnom okolišu.[154]

Naime, proizvođači vjetroelektrana, solarnih panela i dr., kao proizvoda pomoću kojih bi se trebala ostvariti energetska tranzicija, odnosno ublažiti posljedice klimatskih promjena, prije svega žele ostvariti profit od svoje djelatnosti, kao i oni koji eksploatiraju i prodaju prirodne resurse neophodne u proizvodnji vjetroelektrana, solarnih panela i dr. Za izradu vjetroelektrana potrebni su različiti metali, uključujući rijetke poput litija i one u izobilju poput aluminija, bakra i dr. Potrebni su i čelik, kobalt, grafit itd. Nalazišta takvih metala u znatnoj se mjeri nalaze u slabo razvijenim državama ili u slabo razvijenim krajevima država na srednjem stupnju razvoja. Zajedničko velikom broju tih država jest manjak propisa, ali i opće kulture u vezi sa zaštitom okoliša. Na primjer, otpadne vode nastale

Adriatic Sea, 5. listopada 2023., https://w3.windfair.net/wind-energy/news/44085-european-commission-eu-adriatic-sea-wind-farm-offshore-funding-studies-preparatory-feasibility-italy-croatia (pristup 3. siječnja 2024.).

153 Offshore Magazine, 2023 Offshore Wind Special Report, 31. listopada 2023., str. 38, https://www.offshore-mag.com/renewable-energy/document/14301008/2023-offshore-wind-special-report (pristup 4. siječnja 2024.).

154 Pérez, J-L.; Pitron, G., La face cachée des energies vertes / The Dark Side of Green Energies, dokumentarni film, 2020., https://www.youtube.com/watch?v=HLfe8uAGZxU&ab_channel=BrownCronin (pristup 13. ožujka 2024.).

u procesu ekstrakcije spomenutih metala rijetko gdje se temeljito pročišćavaju pa uzrokuju onečišćenje tla, podzemnih voda i dr. Posljedično, drveće se suši, zrak se onečišćuje, poljoprivredne kulture slabo uspijevaju, a kod ljudi dolazi do bolesti srca, pluća i drugih unutarnjih organa te raznih anomalija u organizmu koje se mogu genetski prenijeti na nove naraštaje. Naposljetku, tu je i široka uporaba fosilnih goriva u rudarenju i proizvodnji, na primjer, u željezarama.[155]

Prema tome, čista, zelena energija koja se temelji na korištenju modernih tehnologija za iskorištavanje OIE-a u bogatijim državama rezultat je onečišćenja u siromašnijim krajevima svijeta. Drugim riječima, rudno bogatstvo kao sirovina i čista energija kao proizvod ima svoje lice i naličje. Osim toga, premalo proizvedenog se reciklira, dijelom zato što se ne isplati, a dijelom zato što za to ne postoji dovoljno znanja, odnosno potrebne tehnologije. Primjer su pojedini rijetki metali, poput indija, galija, germanija, tantala, selenija i dr. za koje još nisu ovladana znanja potrebna za recikliranje, pa je isplativije novo rudarenje. Na primjer, recikliranje lopatica (elisa) s vjetroelektrana skuplje je od proizvodnje novih lopatica pa se ponekad godinama gomilaju iskorištene lopatice uz potencijal onečišćenja prirodnog okoliša.[156] Može se zaključiti kako obilje vjetroelektrana, solarnih elektrana, električnih automobila i dr., u jednim državama ili skupinama država okupljenih oko zajedničkih političkih, gospodarskih i drugih strategija i ciljeva, uz istodobno ignoriranje ishodišta neophodnih sirovina, na globalnoj razini donosi nepovoljan omjer dobitaka i gubitaka na polju energetske tranzicije, odnosno ublažavanja posljedica klimatskih promjena.

8. ZAKLJUČAK

Nakon proglašenja IGP-a i dovršetka postupka njegova razgraničenja s Republikom Italijom, RH (tijekom pisanja ovog rada) provodi postupak prostornog planiranja svojeg IGP-a. Iako u odnosu na sadržaj svojih suverenih prava, RH za sada ne pokazuje jasno namjeru eksploatirati OIE u IGP, prirodni potencijal za to očigledno postoji, a postoje i određene vidljive poslovne inicijative. Nekima od tih inicijativa prethodila su složena istraživanja i analize, a neke analize i dalje traju, dok potrebu za nekima tek treba afirmirati (na primjer, istraživanja podvodne buke). Stoga je za očekivati da bi RH u budućnosti ipak mogla pristupiti eksploataciji OIE-a u svojem IGP-u, uključujući korištenje energije vjetra. Tekući postupak prostornog planiranja IGP-a pruža nadležnim državnim tijelima RH

[155] *Ibid*.

[156] *Ibid*.

priliku za okupljanje stručnjaka raznih specijalnosti i izradu svih potrebnih analiza kroz multidisciplinarni pristup, uključujući sveobuhvatnu analizu ne samo normativnog okvira, nego i raznih akcesornih aspekata iskorištavanja OIE-a na moru. Ključno je cjelovito utvrditi činjenično stanje te postojeće i nedostajuće normativno uređenje čije smo ključne naznake i raznovrsne aspekte nastojali osvijetliti ovim radom. Budući da se radi o suverenim pravima RH, cjelokupni proces mora voditi država koristeći pritom sve instrumente svoje nacionalne moći od kojih je tek jedan pravni.

Pravna analiza kojoj smo pristupili, prije svega, pokazuje kako činjenica proglašenja IGP-a, za razliku od PZ-a, u RH još uvijek nije prepoznata u nekim drugim zakonima, poput Kaznenog zakona i Zakona o obalnoj straži RH u kojima je i dalje riječ o ZERP-u kao sadržajno skromnijem režimu od IGP-a. Isto tako, analiza pokazuje kako unatoč postojanju brojnih odredaba o IGP-u u PZ-u, iz perspektive mogućeg iskorištavanja OIE-a, nedostaju neke odredbe, na primjer, definicija umjetnih otoka koja bi ponajprije bila potrebna sama po sebi, a posredno i u vezi s važnom obvezom uklanjanja uređaja i naprava. Premda su odredbe o IGP-u napisane u PZ-u još 1994. godine, RH je očigledno tek s proglašenjem IGP-a došla u »životnu situaciju« da radi ostvarivanja suverenih prava i jurisdikcije kakve prije nije imala u ZERP-u posegne za oživotvorenjem novih suverenih prava, ali i za izradom dodatnih propisa. Iz okvirnog opisa djelatnosti i pripadajuće infrastrukture za iskorištavanje OIE-a na moru, napose energije vjetra, vidljiva je i potreba za usklađivanjem nazivlja, odnosno definicija koje se nerijetko tiču u osnovi istih sadržaja, ali su pisane iz perspektiva različitih gospodarskih djelatnosti, odnosno resora. To ilustriraju brojni primjeri izloženi u ovom radu koji se tiču odredaba PZ-a, Zakona o rudarstvu, Zakona o istraživanju i eksploataciji ugljikovodika,[157] Zakona o obnovljivim izvorima energije i visokoučinkovitoj kogeneraciji[158] i dr., odnosno raznih podzakonskih propisa.

Bilo bi korisno razmotriti potrebu i mogućnost da se, po uzoru na zakonsko uređenje istraživanja i eksploatacije ugljikovodika u RH, a podložno konačnom sadržaju Prostornog plana IGP-a RH, eventualno donese poseban zakon kojim bi se sveobuhvatno uredilo iskorištavanje OIE-a na moru uključujući u IGP. Naime, tehničke različitosti i specifičnosti raznih uređaja i naprava koji u današnje vrijeme služe iskorištavanju OIE-a na moru, dakle ne samo energije vjetra i ne samo u IGP, očigledno zahtijevaju zaseban pravni režim koji prerasta okvire PZ-a i njegovih podzakonskih propisa. Na primjer, Zakon o istraživanju i eksploataciji ugljikovodika sadržava definicije više desetaka raznih pojmova,

[157] *Narodne novine*, br. 52/2018, 52/2019, 30/2021.

[158] *Narodne novine*, br. 138/2021, 83/2023.

regulira nadležnosti pojedinih tijela, razne registre i njihovo vođenje, postupke nadmetanja, izdavanje dozvola i rješenja, sklapanje ugovora, prava i odgovornosti investitora, podizvođača, operatora i dr., uklanjanje postrojenja i objekata, odgovornost za štetu i naknadu štete, odnosno police osiguranja, inspekcijske nadzore, uključujući prekršajne odredbe itd. S druge strane, Zakon o obnovljivim izvorima energije i visokoučinkovitoj kogeneraciji nije *ratione materiae* postavljen analogno Zakonu o istraživanju i eksploataciji ugljikovodika. Međutim, valja imati u vidu i činjenicu da Zakon o istraživanju i eksploataciji ugljikovodika, unatoč argumentiranim sugestijama pravnih stručnjaka, još uvijek ne sadržava neke važne odredbe, na primjer, o pravnom statusu odobalnih objekata i izvanugovornoj odgovornosti za štetu.[159]

Kako bi se ostvarilo potrebno normativno uređenje, bilo da se posegne za nadogradnjom postojećeg normativnog okvira u odnosu na sadržaj i modalitete ostvarivanja svih suverenih prava imanentnih IGP-u ili da se pristupi izradi posebnog zakona, neophodan je usklađen i jedinstveno vođen međuresorni normativni napor kakav bi i općenito trebalo primjenjivati u normiranju složenijih pitanja. Takav pristup bio bi koristan ne samo za potrebe izmjene postojećih ili pripremu novog zakona, nego i pri izradi koherentnog skupa slijednih podzakonskih propisa na poljima pomorstva, energetike, rudarstva, prostornog planiranja i dr., odnosno u vezi s upravnopravnim (izdavanje dozvola, odobrenja, koncesija itd.), građanskopravnim (pitanja ugovorne i izvanugovorne odgovornosti za štetu itd.) i raznim drugim pravnim pitanjima povezanim s iskorištavanjem OIE-a na moru. Ključno je izbjeći pravne praznine, odnosno popunjavanje tih praznina raznim općim propisima koji ne bi bili adekvatni u odnosu na specifičnosti režima IGP-a, odnosno djelatnosti iskorištavanja OIE-a u tom morskom pojasu. Važnost svih tih pravnih pitanja i aspekata potiče ne samo na izradu adekvatnog normativnog okvira, nego i na daljnju kontinuiranu znanstveno-stručnu obradu predmetne pravne problematike.

Unutarnji pravni poredak kroz koji RH treba štititi svoja suverena prava u IGP-u radi mogućeg budućeg iskorištavanja OIE-a, nužno je graditi na temelju međunarodnog ugovornog i običajnog prava te prema realnim pravnim dosezima zakonodavstva EU-a. Naime, na temelju analize koju smo poduzeli smatramo kako UNCLOS ima primat na ovom polju, a da sekundarno pravo EU-a postavlja političko-normativni okvir u kojemu države članice EU-a suvereno odlučuju o pitanjima sadržajno vezanim uz IGP (s izuzetkom ribarstva) i o

[159] Pobliže o tome vidi Tuhtan Grgić, I., O nekim aspektima i implikacijama pravnog statusa odobalnih objekata za istraživanje i eksploataciju ugljikovodika u Republici Hrvatskoj, *Pomorski zbornik*, god. 51 (2016.), br. 1, str. 161-181.

pitanjima vezanim uz tzv. energetsku tranziciju, odnosno iskorištavanje OIE-a, kao i o pitanjima prekogranične suradnje, osobito kada je riječ o državama koje nisu članice EU-a. Imajući u vidu nastojanja EU-a na polju energetike, gospodarskih djelatnosti na moru, teritorijalne kohezije i dr., razvidno je kako će RH u nadogradnji svojeg unutarnjeg zakonodavstva morati umješno balansirati između UNCLOS-a i sekundarnog prava, politika i strategija EU-a. S obzirom na trendove na polju jačanja kohezije EU-a, ali i ponekad dvojbene pravne dosege sekundarnog prava EU-a u odnosu na suverenitet i suverena prava država članica, pa tako i u vezi s IGP-om, nužno je sva navedena pitanja čvrsto i kontinuirano analizirati iz perspektive nacionalnih interesa RH. Tako se pitanje IGP-a, kroz materiju obrađenu u ovom radu, iznova potvrđuje kao »kardinalno pitanje hrvatske vanjske politike«, kako su to odavno ustvrdili istaknuti hrvatski međunarodni pravnici.

BIBLIOGRAFIJA

Knjige i poglavlja u knjigama i enciklopedijama:

1. Andrassy, J.; Bakotić, B.; Seršić, M.; Vukas, B., *Međunarodno pravo 1*, 2. izmijenjeno izdanje, Školska knjiga, Zagreb, 2010.
2. Anić, V., *Rječnik hrvatskoga jezika*, Novi liber, Zagreb, 1991.
3. Degan, V. Đ., *Međunarodno pravo mora u miru i u oružanim sukobima*, Pravni fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2002.
4. Filipović, R. (ur.), *Englesko-hrvatski rječnik*, 19. izdanje, Školska knjiga, Zagreb, 1992.
5. Harrison, J., *Making the Law of the Sea: A Study in the Development of International Law*, Cambridge University Press, Cambridge, 2011.
6. Ibler, V., *Međunarodno pravo mora i Hrvatska*, Barbat, Zagreb, 2001.
7. Ibler, V., Pravo Republike Hrvatske da proglasi svoj isključivi gospodarski pojas, Ibler, V. (ur.), *Koliko vrijedi međunarodno pravo*, Ministarstvo vanjskih poslova i europskih integracija RH, Zagreb, 2006., str. 433-461.
8. Ibler, V., Što dokazuju nacionalna zakonodavstva o međunarodnopravnom institutu isključiva gospodarska zona?, Ibler, V. (ur.), *Koliko vrijedi međunarodno pravo*, Ministarstvo vanjskih poslova i europskih integracija RH, Zagreb, 2006., str. 399-409.

9. Ibler, V., The Changing Law of the Sea as Affecting the Adriatic, Ibler, V. (ur.), *Koliko vrijedi međunarodno pravo*, Ministarstvo vanjskih poslova i europskih integracija RH, Zagreb, 2006., str. 411-432.
10. Ijlstra, T., Removal of Offshore Installations, *Prinosi za poredbeno proučavanje prava i međunarodno pravo*, god. 21 (1990.), br. 24, objavljeno u knjizi Vukas, B. (ur.), *Essays on the New Law of the Sea 2*, Kratis, Zagreb, 1990., str. 55-79.
11. Marshall, T., *U okovima geografije*, Znanje, Zagreb, 2018.
12. Münch, F., Artificial Islands and Installations, Bernhardt, R.; Macalister-Smith, P.; Max-Planck-Institut für Ausländisches Öffentliches Recht und Völkerrecht (ur.), *Encyclopedia of Public International Law*, North-Holland Publishing Co., Amsterdam, 1992., str. 268-271.
13. Nordquist, M. H. (ur.), *United Nations Convention on the Law of the Sea 1982: A Commentary*, 6. izdanje, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden, 2003.
14. Oude Elferink, A. G., Artificial Islands, Installations and Structures, Wolfrum, R. (ur.), *Max Planck Encyclopedia of Public International Law (online edition OUP Oxford, beschikbaar sinds augustus 2008)*, University of Oxford, Oxford, 2008., str. 1-6.
15. Prölss, A. (ur.), *The United Nations Convention on the Law of the Sea: A Commentary*, Bloomsbury Publishing, London, 2017.
16. Rudolf, D., *Morski gospodarski pojas u međunarodnom pravu*, Književni krug, Split, 1988.
17. Schultz-Zehden, A.; Weig, B.; Lukic, I., Maritime Spatial Planning and the EU's Blue Growth Policy: Past, Present and Future Perspectives, Zaucha, J.; Gee, K. (ur.), *Maritime Spatial Planning*, Palgrave Macmillan Cham, London, 2019., str. 121-149.
18. Seršić, M., *Međunarodnopravna zaštita morskog okoliša*, Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb, 2003.
19. Summers, D. (ur.), *Longman Dictionary of Contemporary English*, Foreign Language Teaching and Research Press, Beijing, 2003.
20. Trevisanut, S., Chapter 18 Decommissioning of Offshore Installations: a Fragmented and Ineffective International Regulatory Framework, Banet, C. (ur.), *The Law of the Seabed: Access, Uses and Protection of Seabed Resources*, Brill Nijhoff, Leiden, 2020., str. 431-453.
21. Xerri Salamone, A., The International Legal Regime of Installations at Sea, Prinosi za poredbeno proučavanje prava i međunarodno pravo, god. 21 (1990.), br. 24, objavljeno u knjizi Vukas, B. (ur.), *Essays on the New Law of the Sea 2*, Kratis, Zagreb, 1990., str. 431-450.

22. Vasciannie, S. C., *Land-locked and Geographically Disadvantaged States in the International Law of the Sea*, Clarendon Press, Oxford, 1990.
23. Vidas, D., *Zaštita Jadrana*, Školska knjiga, Zagreb, 2007.
24. Vukas, B., *The Law of the Sea: Selected Writings*, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden, 2004.

Članci:

1. Barić-Punda, V.; Grabovac, I., Pojam otoka u međunarodnom pravu, *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu*, god. 32 (1995.), br. 39-40, str. 105-112.
2. Bennett, N. J. *et al.*, Blue Growth and Blue Justice, Working Paper Series, Working Paper #2020-02, *Institute for the Oceans and Fisheries, University of British Columbia*, 2020., str. 1-25.
3. Faludi, A., Beyond Lisbon: Soft European Spatial Planning, *The Planning Review*, god. 46 (2010.), br. 182, str. 14-24.
4. McDade, P. V., The Removal of Offshore Installations and Conflicting Treaty Obligations as a Result of the Emergence of the New Law of the Sea: A Case Study, *San Diego Law Review*, god. 24 (1987.), br. 3, str. 645-687.
5. Nieuwenhout, C.; Andreasson, L. M., The Legal Framework for Artificial Energy Islands in the Northern Seas, *The International Journal of Marine and Coastal Law*, god. 39 (2024.), br. 1, str. 39-72.
6. Nišević, I., Isključivi gospodarski pojas Republike Hrvatske – što (ni) smo dobili proglašenjem?, *Informator*, br. 6722, Zagreb, 2022., str. 9-12.
7. Nišević, I., Plutajući terminal za ukapljeni prirodni plin na otoku Krku – pravni aspekti zaštite morskog okoliša s naglaskom na međunarodno pravo, *Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu*, god. 70 (2020.), br. 1, str. 137-165.
8. Rukavina, B., Prilog raspravi o pravnom uređenju polaganja podmorskih kabela i cjevovoda u Republici Hrvatskoj, *Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci*, god. 44 (2023.), br. 2, str. 455-477.
9. Runko Luttenberger, L.; Slišković, M.; Ančić, I.; Ukić Boljat, H., Environmental Impact of Underwater Noise, *Pomorski zbornik*, posebno izdanje, br. 4, 2022., str. 45-54.
10. Sokanović, L.; Boko, M., Marine Pollution in Croatia – Old Questions and New Developments from the Perspective of Criminal Law, Amižić Jelovčić, P. (ur.), *Zbornik radova 3. međunarodne znanstvene konferencije iz pomorskog prava – ISCML Split 2021*, Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu, Split, 2021., str. 295-310.

11. Soons, A. H. A., Artificial Islands and Installations in International Law, Occasional Paper #22, *Law of the Sea Institute, University of Rhode Island*, 1974., str. 1-26.
12. Šantek, I.; Ofak, L., Pravni okvir za obnovljive izvore energije u pravu Europske unije, *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu*, god. 57 (2020.), br. 3, str. 803-827.
13. Tuhtan Grgić, I., O nekim aspektima i implikacijama pravnog statusa odobalnih objekata za istraživanje i eksploataciju ugljikovodika u Republici Hrvatskoj, *Pomorski zbornik*, god. 51 (2016.), br. 1, str. 161-181.
14. Zervaki, A., Introducing Maritime Spatial Planning Legislation in the EU: Fishing in Troubled Waters?, *Maritime Safety and Security Law Journal*, god. 1 (2015.), br. 1, str. 95-114.
15. Zohourian, M. A., The Real Nature of Artificial Islands, Installation and Structures from Perspective of Law of the Sea, *Asia-pacific Journal of Law, Politics and Administration*, god. 2 (2018.), br. 1, str. 13-26.

Propisi i dokumenti:

1. Direktiva 2014/89/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 23. srpnja 2014. o uspostavi okvira za prostorno planiranje morskog područja, Službeni list Europske unije, L 257/135, 28. kolovoza 2014.
2. Europska komisija, Ostvarivanje ambicija EU-a za energiju iz obnovljivih izvora na moru, COM (2023) 668 final od 24. listopada 2023., https://www.sabor.hr/hr/node/27334 (pristup 4. siječnja 2024.).
3. Europska komisija, Strategija EU-a za iskorištavanje potencijala energije iz obnovljivih izvora na moru za klimatski neutralnu budućnost, COM (2020) 741 final od 19. studenoga 2020., https://www.sabor.hr/hr/node/18402 (pristup 4. siječnja 2024.).
4. IMO Rezolucija A.672(16), Guidelines and Standards for the Removal of Offshore Installations and Structures on the Continental Shelf and in the Exclusive Economic Zone, 19. listopada 1989., https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.672%2816%29.pdf (pristup 21. ožujka 2024.).
5. Kazneni zakon, *Narodne novine*, br. 125/2011, 144/2012, 56/2015, 61/2015, 101/2017, 118/2018, 126/2019, 84/2021, 114/2022, 114/2023, 36/2024.

6. Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet, Lov om projektering og anlæg af en energiø i Nordsøen (Act on the Design and Construction of an Energy Island in the North Sea), AKT nr. 2379, 14. prosinca 2021., https://www.retsinformation.dk/eli/lta/2021/2379 (pristup 5. travnja 2024.).
7. Konvencija o epikontinentskom pojasu, *Narodne novine – Međunarodni ugovori*, br. 12/1994.
8. Konvencija UN-a o pravu mora iz 1982., *Narodne novine – Međunarodni ugovori*, br. 9/2000.
9. Odluka o izradi prostornog plana isključivoga gospodarskog pojasa Republike Hrvatske u Jadranskom moru, *Narodne novine*, br. 2/2024.
10. Odluka o proglašenju isključivog gospodarskog pojasa Republike Hrvatske u Jadranskom moru, *Narodne novine*, br. 10/2021.
11. Odluka o proširenju jurisdikcije Republike Hrvatske na Jadranskom moru, *Narodne novine*, br. 157/2003.
12. Pomorski zakonik, *Narodne novine*, br. 181/2004, 76/2007, 146/2008, 61/2011, 56/2013, 26/2015, 17/2019.
13. Pravilnik o bitnim tehničkim zahtjevima, sigurnosti i zaštiti pri istraživanju i eksploataciji ugljikovodika iz podmorja Republike Hrvatske, *Narodne novine*, br. 52/2010.
14. Pravilnik o sustavu obilježavanja plovnih putova i objektima sigurnosti plovidbe, *Narodne novine*, br. 39/2020.
15. United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf (pristup 5. travnja 2024.).
16. Zakon o istraživanju i eksploataciji ugljikovodika, *Narodne novine*, br. 52/2018, 52/2019, 30/2021.
17. Zakon o obalnoj straži Republike Hrvatske, *Narodne novine*, br. 125/2019.
18. Zakon o obnovljivim izvorima energije i visokoučinkovitoj kogeneraciji, *Narodne novine*, br. 138/2021, 83/2023.
19. Zakon o obveznim odnosima, *Narodne novine*, br. 35/2005, 41/2008, 125/2011, 78/2015, 29/2018, 126/2021, 114/2022, 156/2022, 155/2023.
20. Zakon o potvrđivanju Konvencije o suzbijanju protupravnih čina usmjerenih protiv sigurnosti pomorske plovidbe iz 1988. godine i Protokola o suzbijanju protupravnih čina usmjerenih protiv sigurnosti nepokretnih platformi smještenih iznad epikontinentalnog pojasa iz 1988. godine, *Narodne novine – Međunarodni ugovori*, br. 4/2005.

21. Zakon o potvrđivanju Ugovora između Republike Hrvatske i Talijanske Republike o razgraničenju isključivih gospodarskih pojaseva, *Narodne novine – Međunarodni ugovori*, br. 3/2024.
22. Zakon o prostornom uređenju, *Narodne novine*, br. 153/2013, 65/2017, 114/2018, 39/2019, 98/2019, 67/2023.
23. Zakon o rudarstvu, *Narodne novine*, br. 56/2013, 14/2014, 52/2018, 115/2018, 98/2019, 83/2023.

Mrežni izvori:

1. Chatham Partners LLP, Offshore Wind in High Seas: Unlimited Potential beyond National Control?, Hamburg, 2019., https://chatham.partners/site/assets/files/1031/chatham-partners-offshore-wind-farms-in-high-seas.pdf (pristup 8. ožujka 2024.).
2. CMI News Letter, News from the Canadian Maritime Law Association – The Draft Convention on Offshore Units, Artificial Islands and Related Structures, br. 1, siječanj/travanj 2004., https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/06/2004-1.pdf (pristup 2. travnja 2024.).
3. Državni hidrometeorološki zavod, Projekt METMONIC: Postavljena je prva meteorološko-oceanografska plutača, 6. lipnja 2022., https://meteo.hr/objave_najave_natjecaji.php?section=onn&param=objave&el=priopcenja&daj=pr06062022 (pristup 12. ožujka 2024.).
4. Duić, N. *et al*., Akcijski plan za obnovljive izvore energije na moru u Republici Hrvatskoj, Fakultet strojarstva i brodogradnje (FSB) Sveučilišta u Zagrebu, OIKON d.o.o. – Institut za primijenjenu ekologiju, udruga »Pokret otoka«, gospodarsko-interesno udruženje OIE Hrvatska, Europska banka za obnovu i razvoj (EBRD), svibanj 2023., https://oie.hr/wp-content/uploads/2023/05/Akcijski-plan-za-obnovljive-izvore-web71.pdf (pristup 3. siječnja 2024.).
5. European Commission – European Climate, Infrastructure and Environment Executive Agency, CEF Energy: EU Invests in Preparatory Studies for Offshore Windfarm in the Northern Adriatic Sea, 8. svibnja 2023., https://cinea.ec.europa.eu/news-events/news/cef-energy-eu-invests-preparatory-studies-offshore-wind-farm-northern-adriatic-sea-2023-05-08_en (pristup 9. ožujka 2024.).
6. Foxwell, D., UPDATED: Approval Sought to Begin Building Green Energy Hub in Adriatic, Riviera, 19 veljače 2021., https://www.rivieramm.com/news-content-hub/news-content-hub/approval-sought-for-offshore-wind-solar-green-hydrogen-project-in-adriatic-63679 (pristup 14. ožujka 2024.).

7. Offshore Magazine, Offshore Ravenna Wind Farm Combined with Floating Solar Technology, 25. kolovoza 2020., https://www.offshore-mag.com/renewable-energy/article/14182294/offshore-ravenna-wind-farm-combined-with-floating-solar-technology (pristup 14. ožujka 2024.).
8. Offshore Magazine, 2023 Offshore Wind Special Report, 31. listopada 2023., https://www.offshore-mag.com/renewable-energy/document/14301008/2023-offshore-wind-special-report (pristup 4. siječnja 2024.).
9. Paris, T., Što nam donosi isključivi gospodarski pojas?, *Burza nautike*, BN 233, 2. veljače 2021., https://www.burzanautike.com/hr/sto_nam_donosi_iskljucivi_gospodarski_pojas/6611/81 (pristup 8. ožujka 2024.).
10. Pérez, J-L.; Pitron, G., La face cachée des energies vertes / The Dark Side of Green Energies, dokumentarni film, 2020., https://www.youtube.com/watch?v=HLfe8uAGZxU&ab_channel=BrownCronin (pristup 13. ožujka 2024.).
11. VindØ, The World's First Energy Island, https://www.windisland.dk/ (pristup 16. ožujka 2024.).
12. Windfair All in Wind, EU Invests in Preparatory Studies for Offshore Wind Farm in the Northern Adriatic Sea, 5. listopada 2023., https://w3.windfair.net/wind-energy/news/44085-european-commission-eu-adriatic-sea-wind-farm-offshore-funding-studies-preparatory-feasibility-italy-croatia (pristup 3. siječnja 2024.).

Summary:

NORMATIVE CHALLENGES IN THE EXPLOITATION OF WIND ENERGY IN THE EXCLUSIVE ECONOMIC ZONE OF THE REPUBLIC OF CROATIA

The purpose of this research is to identify the normative, as well as accessory, both legal and non-legal, challenges in the implementation of the United Nations Convention on the Law of the Sea of 1982 (UNCLOS), the EU's legislation, and the internal law of the Republic of Croatia concerning the possible exploitation of renewable energy sources, especially wind energy at sea in Croatia, with particular focus on the exclusive economic zone (EEZ). Based on insights into professional literature and the practice of other states, the author draws a projection of the content of the activity and the infrastructure necessary for the exploitation of wind energy at sea, observing them through the prism of spatial planning and their coexistence with other maritime economic activities. When analysing the content and legal reach of the UNCLOS and the Croatian Maritime Code, particularly regarding artificial islands, installations and structures, the author primarily examines the links with Croatian regulations concerning navigable, floating, and stationary offshore maritime objects. Indirectly, the author touches upon the related issues of dangerous activities, liability for damage, criminal responsibility, and maritime supervision. He concludes that the normative framework of the Republic of Croatia should be complemented with respect to the exclusive economic zone, and should be harmonised inter-departmentally at both a legal and by-law level, especially regarding the definitions of basic terms. The author observes the EU's efforts in the field of energy transition through an analysis of the EU's policies, strategies and secondary law concerning the blue economy, maritime spatial planning, and transboundary and regional cooperation. He draws a conclusion about the primacy of the UNCLOS, and the sovereign rights of the Republic of Croatia in its EEZ, as well as about the realistic reach of the EU's secondary law. Considering the EU's political and economic efforts regarding the EEZs of its Member States, the author advocates the active involvement of the Republic of Croatia in all ongoing processes to protect its national interests in accordance with its geopolitical position and maritime, Adriatic orientation.

Keywords: *Adriatic Sea; exclusive economic zone; artificial islands; renewable energy sources; wind energy; European Union.*

STVARNOPRAVNO UREĐENJE PLAŽA U REPUBLICI HRVATSKOJ*

MARIN NOVAK, stud. iur.**

UDK 341.223.3:341.221.25
325.455(497.5)
DOI 10.21857/9xn31cwqpy
Izvorni znanstveni rad
Primljeno: 21. ožujka 2024.
Prihvaćeno za tisak: 19. lipnja 2024.

Pitanje ograničenja opće upotrebe pomorskog dobra kao posebne vrste općih dobara inherentno je tom pravnom institutu, jednako kao i osobita zaštita njihovih jedinstvenih prirodnih i društvenih vrijednosti. Iako je pomorsko dobro stvarnopravno nesposobno, može se privatno iskorištavati putem koncesija koje su slične stvarnim pravima, što otvara niz pitanja u vezi s usklađivanjem tih suštinskih suprotstavljenih modela upotrebe pomorskog dobra. Stoga ovaj rad, s naglaskom na plaže, prikazuje razvoj instituta pomorskog dobra od nekadašnjeg austro-ugarskog zakonodavstva, preko društveno-vlasničkog uređenja pa sve do važećeg Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama iz 2023. godine. Prikazana je pravna tipologija plaža, zatim uređenje stečenih prava te stjecanje, zaštita i prestanak koncesija na plažama. Važeće uređenje iz 2023. godine koje je tijekom zakonodavnog postupka izazvalo veliku pozornost javnosti uspoređuje se s prethodnim i pokazuje kako se s tim zakonom, suprotno vladajućem javnom mišljenju, suštinski ne odstupa od prijašnjeg uređenja, nego ga unapređuje. Ipak i dalje ostaju otvorena izvjesna pitanja poput onih vezanih za založnu sposobnost prava iz koncesija te stečenih prava na pomorskom dobru i plažama.

Ključne riječi: *koncesije; opća dobra; pomorsko dobro; plaže; Prijedlog zakona o pomorskom dobru i morskim lukama iz 2022. godine.*

* Članak pod naslovom »Novo stvarnopravno uređenje plaža«, kao prva inačica ovog rada, nagrađen je 2023. godine Rektorovom nagradom za individualni znanstveni rad. Također, »Stvarnopravno uređenje plaža u Republici Hrvatskoj« naslov je autorova diplomskog rada koji je uspješno obranjen u srpnju 2024. godine, te ovaj članak nosi isti naslov i predstavlja njegovu proširenu i revidiranu inačicu. Ovim putem autor zahvaljuje svom mentoru prof. dr. sc. Hanu Ernstu s Katedre za građansko pravo Pravnog fakulteta u Zagrebu na vrlo sadržajnom i detaljnom mentoriranju i prof. dr. sc. Ivani Jaramaz-Reskušić s Katedre za rimsko pravo Pravnog fakulteta u Zagrebu koja ga je potaknula na akademsko pisanje na samom početku studiranja.

** Marin Novak, stud. iur., Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu, Trg Republike Hrvatske 14, 10000 Zagreb, e-adresa: marin.novak@hotmail.com.

1. UVOD

Pitanje zasebne i zajedničke upotrebe općih dobara proizlazi iz same biti tog pravnog instituta čije je pravno nasljeđe u kontinentalnoj Europi povezano s antičkim rimskim pojmom *res communes omnium*.[1] Pomorsko dobro osobito je važna vrsta općih dobara[2] koje je ponovno privuklo pozornost šireg društvenog interesa potkraj 2022. godine zbog novog Prijedloga zakona o pomorskom dobru i morskim lukama (u nastavku: Prijedlog ZPDML/22).[3] Potonji je Prijedlog izazvao široku i vrlo negativnu reakciju javnosti, ali je ipak izglasan polovicom srpnja 2023. godine. Među kritikama tog zakona ističu se prigovori na račun uređenja koncesija na plažama. U javnosti su se često mogle čuti tvrdnje da se njome omogućava *de facto* privatizacija obale u interesu (stranih) privatnih investitora iz bankarskog sektora, što otvara daljnje rizike gubitka javnog pristupa moru, obali i plažama te devastacije same morske obale.

Središnje pitanje predstavlja ono o stvarnopravnoj nesposobnosti upotrebe i iskorištavanja morske obale, odnosno plaža kao vrste općih dobara (pomorskog dobra). Posebno mjesto u tom kontekstu zauzima ambivalentan institut koncesija

---

1 Gavella, N.; Josipović, T.; Gliha, I.; Belaj, V.; Stipković, Z.; *Stvarno pravo*, svezak 1., Narodne novine, Zagreb, 2007., str. 136; Horvat, M., *Rimsko pravo*, Pravni fakultet u Zagrebu, Zagreb, 2008., str. 161.

2 Gavella, N. *et al*., *Stvarno pravo*, svezak 1., *op. cit*., str. 137. Konkretno, ta važnost za RH proizlazi, prije svega, iz njezinih osobitih ekonomskih i geografskih okolnosti. RH je država s trećom najdužom obalnom crtom na Sredozemlju (dužine je 1777 km, a ubroje li se i otoci iznosi 5835 km) s ukupno tisuću dvjesto četrdeset četiri otoka, otočića i hridi unutar teritorija te znatnim udjelom turizma u BDP-u (tako je, na primjer, 2020. godine BDP iznosio 9,6 %, a 2021. godine 15,9 %). Vidi Leksikografski zavod Miroslav Krleža, Jadransko more i otoci, https://croatia.eu/index.php/hr/home-hr/zemljopis-stanovnistvo/jadransko-more-i-otoci (pristup 19. ožujka 2023.) i Ministarstvo turizma Republike Hrvatske, Turizam u brojkama 2021., izdanje 2022., https://t.ly/9SWe (pristup 19. ožujka 2023.).

3 Hrvatski Sabor, Prijedlog zakona o pomorskom dobru i morskim lukama, Klasa: 022-02/22-01/202, URBROJ: 65-23-11 od 6. srpnja 2023. Tekst Konačnog prijedloga Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama, drugo čitanje, p.z. br. 439 – predlagateljica: Vlada Republike Hrvatske od 14. srpnja 2023., dostupan je na https://www.sabor.hr/hr/konacni-prijedlog-zakona-o-pomorskom-dobru-i-morskim-lukama-drugo-citanje-pz-br-439-predlagateljica (pristup 13. siječnja 2024.). Ističemo kako je Prijedlog zakona o pomorskom dobru i morskim lukama u prvoj inačici predviđao mogućnost isključenja opće upotrebe i prirodnih i uređenih plaža na temelju instituta njihova gospodarskog iskorištavanja. Vidi Javno savjetovanje o Nacrtu prijedloga Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama s Obrascem Iskaza o procjeni učinaka propisa, 15. studenog 2011., čl. 79. st. 4., https://esavjetovanja.gov.hr/ECon/MainScreen?entityId=22504 (pristup 1. lipnja 2024.) i Prijedlog ZPDML/22, čl. 76. st. 5. – 6.

koji omogućava upotrebu tih dobara u javnom ili u privatnom interesu.[4] Budući da režim općih dobara već samim nazivom implicira njihovu široku i načelno besplatnu opću upotrebu,[5] dok se koncesijama prvenstveno teži privatnom i naplatnom iskorištavanju, nameće se pitanje usklađivanja tih pravnih instituta, osobito ako se uzme u obzir da su subjektivna prava iz koncesija na pomorskom dobru čak podobna i za založna prava.

Stoga temeljna hipoteza ovog rada jest da se novim zakonskim uređenjem iz Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama iz 2023. godine (u nastavku: ZPDML/23)[6] nastavlja postojeće i dugotrajno stvarnopravno uređenje plaža te donekle jača njihova zaštita i javna dostupnost. Održavanjem (ne uspostavljanjem) založnopravne sposobnosti koncesija ipak se ne omogućava ulazak krupnog kapitala iz bankarskog sektora u koncesijski pravni odnos.

2. EKONOMSKI I SOCIOLOŠKI ASPEKTI UREĐENJA ISKORIŠTAVANJA PLAŽA

Duljina i razvedenost obale RH oduvijek imaju mnogostruku gospodarsku i društvenu ulogu.[7] Budući da često privlače velik broj posjetitelja, plaže su često od velike gospodarske važnosti za lokalnu zajednicu,[8] što vrijedi i za RH. Stoga je pri uređenju plaža potrebno uskladiti mnoštvo interesa, među ostalim, ekonomski interes iskorištavanja morske obale u turističkim zemljama,[9] interes očuvanja morskog okoliša i obale,[10] interes pravne sigurnosti (zaštita stečenih

[4] Aviani, D., Zasebno korištenje opće-uporabljivih dobra u Hrvatskoj: dometi i ograničenja, *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu*, god. 46 (2009.), br. 1, str. 127-128.

[5] *Ibid*.

[6] Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama, *Narodne novine*, br. 83/2023.

[7] Na primjer, promet, iskorištavanje prirodnih bogatstava, ribarstvo, upotreba morske vode kao industrijske sirovine, turizam, medicinsko-terapeutska upotreba mora (na primjer, talasoterapija) i sl. Vidi Turina, A. Z., More i njegova važnost, *Naše more*, god. 9 (1962.), br. 1, str. 62.

[8] Wolch, J.; Zhang, L., Beach Recreation, Cultural Diversity and Attitudes toward Nature, *Journal of Leisure Research,* god. 36 (2004.), br. 3, str. 415.

[9] Macleod, Pereira da Silva i Cooper zapažaju kako je većina anketirane populacije iz Portugala (istaknute obalno-turističke zemlje) promatrala plaže kao ekonomski resurs, za razliku od anketirane populacije iz Irske koja je većinom plaže percipirala kao izvor užitka i prirodnu pogodnost. Vidi MacLeod, M.; Pereira da Silva, C.; Cooper, J. A. G., A Comparative Study of the Perception and Value of Beaches in Rural Ireland and Portugal: Implications for Coastal Zone Management, *Journal of Coastal Research*, god. 18 (2004.), br. 1, str. 17-18.

[10] Schlacher i drugi ističu kako su pješčane plaže izložene osobitom antropogenom pritisku kojima je (unatoč čestom isticanju njihova društveno-ekonomskog potencijala) svojstvena i osobita bioraznolikost, konkretno, podizanjem razine mora zbog globalnog zatopljenja,

prava na njezinim dijelovima) i interes opće dostupnosti morske obale osobama smanjene pokretljivosti i nižeg socioekonomskog statusa radi javnog zdravlja, rekreacije i sl.[11]

Uz iznimku interesa opće dostupnosti morske obale, uključujući i plaže, većina spomenutih interesa utemeljena je u izričitim odredbama Ustava Republike Hrvatske (u nastavku: Ustav)[12] koji morsku obalu proglašava jednim od dobara od interesa za RH koji »imaju njezinu osobitu zaštitu«,[13] a očuvanje prirode i čovjekova okoliša predstavlja jednu od najviših vrednota i temelja za tumačenje Ustava.[14] Interes pravne sigurnosti, odnosno zaštita stečenih prava u predmetnom smislu također je ustavna kategorija prema ustavno propisanim temeljima instituta izvlaštenja te iznimne mogućnosti zakonskog ograničenja vlasničkih prava radi zaštite interesa i sigurnosti RH, prirode, ljudskog okoliša i zdravlja ljudi,[15] nasuprot nepovredivosti vlasništva kao jedne od najviših vrednota ustavnog poretka.[16]

Suprotno tomu, interes opće dostupnosti morske obale i plaža različitim kategorijama ljudi ne proizlazi neposredno iz Ustava, nego iz Zakona o vlasništvu i drugim stvarnim pravima (u nastavku: ZV/96)[17] koji kategoriju općih dobara, kao i interes za njihovu široku dostupnost pod uvjetima propisanim Zakonom konstruira unutar ustavno definiranog pojma dobara od interesa za RH.[18] Preciznije, proglašavanjem morske obale i plaža općim dobrom i propisivanjem njihove namijenjenosti za opću upotrebu, zakonodavac je zapravo definirao i

konstantnom neposrednom upotrebom te širenjem obalne gradnje prema moru. Vidi Schlacher, T. A.; Dugan, J.; Schoeman, D. S.; Lastra, M.; Jones, A.; Scapini, F.; McLahan, A.; Defeo, O., Sandy Beaches at the Brink, *Diversity and Distributions*, god. 13 (2007.), br. 5, str. 556-557.

[11] Wolch i Zhang utvrđuju kako se osobe nižeg socioekonomskog statusa rjeđe upuštaju u rekreativne aktivnosti na plaži od osoba višeg statusa. Stoga možemo očekivati kako će daljnje naplatno ograničavanje ili isključenje pomorskog dobra iz opće upotrebe uzrokovati daljnju negativnu društvenu diferencijaciju. Vidi Wolch, J.; Zhang, L., Beach Recreation…, *op. cit*., str. 421 i 437.

[12] Ustav Republike Hrvatske, *Narodne novine*, br. 56/1990, 135/1997, 08/1998, 113/2000, 124/2000, 28/2001, 41/2001, 55/2001, 76/2010, 85/2010, 05/2014.

[13] Ustav, čl. 52. st. 1.

[14] Ustav, čl. 3.

[15] Ustav, čl. 50. st. 1. – 2.

[16] Ustav, čl. 3.

[17] *Narodne novine*, br. 91/1996, 68/1998, 137/1999, 22/2000, 73/2000, 129/2000, 114/2001, 79/2006, 141/2006, 146/2008, 38/2009, 153/2009, 143/2012, 152/2014, 81/2015, 94/2017.

[18] ZV/96, čl. 3. st. 2. i čl. 4. st. 1. – 2.

pravni interes njihove opće, odnosno široke dostupnosti.[19] Međutim, pristup osoba smanjene pokretljivosti morskoj obali i plažama predstavlja specifičnost unutar te kategorije i temelji se na ustavnoj zabrani diskriminacije, odnosno na odredbi o jednakosti i pravima čovjeka kao jednoj od najviših vrednota i temelja ustavnog poretka.[20] U skladu s tim, zabrana diskriminacije precizirana je Zakonom o suzbijanju diskriminacije (u nastavku: ZSD/08)[21] kojim se *expressis verbis* zabranjuje diskriminacija na osnovi dobi i invaliditeta, kao dvaju najčešćih uzroka smanjene pokretljivosti.[22]

Primjerenost i svrhovitost konkretnog stvarnopravnog uređenja plaža kao pomorskog (i općeg) dobra može se procjenjivati i u odnosu na njegov doprinos u ostvarivanju definiranih pravnih interesa. Stoga se bit rasprave odnosi na pitanje međuodnosa odabrane regulatorne politike i metoda njezina ostvarenja. Korisnu referentnu točku u takvom razmatranju (važećeg i prethodnog) stvarnopravnog uređenja plaža predstavljaju i uređenja drugih obalnih zemalja, s obzirom na to da se i kod njih može očekivati jednaka problematika ostvarenja dotičnih pravnih interesa. Tako iz dostupnih izvora proizlaze tri osnovna modela stvarnopravnog uređenja – prvi dozvoljava privatno vlasništvo nad morskom obalom i plažama, drugi dozvoljava samo »javno« vlasništvo nad njima, a treći ih sasvim izuzima iz vlasničkopravnog režima, ali nad njima uspostavlja *imperium* države.

Na području Europe postoje izvjesne sličnosti među uređenjima kontinentalnih i anglosaksonskih pravnih sustava. Tako sustavi tradicije *common lawa* poznaju model javnog trusta prema kojem se morska obala i plaže svrstavaju u kategoriju resursa koji pripadaju svima te ih nije moguće imati u vlasništvu zbog njihove inherentne važnosti za svakog pojedinca i zajednicu u cjelini.[23] Međutim, postoji i sasvim suprotan model koji nekretnine na samoj morskoj obali i plažama podvrgava vlasničkopravnom režimu.[24] Prvi model, model javnog trusta, gotovo je identičan spomenutom antičkom rimskom uređenju postavljenom za *res communes omnium* do te mjere da ih poistovjećuju

[19] ZV/96, čl. 3. st. 2.

[20] Ustav, čl. 3.

[21] *Narodne novine*, br. 85/2008, 112/2012.

[22] ZSD/08, čl. 1. – 3.

[23] Cartlidge, N., Whose Beach is it anyway?, Taplin, J. (ur.), *Towards Liveable Cities and Better Communities*, Smart Vision International, Perth, 2011., str. 1, dostupno na https://t.ly/P2Ag- (pristup 12. ožujka 2024.).

[24] Alterman, R.; Pellach, C., Beach Access, Property Rights, and Social-Distributive Questions: A Cross-National Legal Perspective of Fifteen Countries, *Sustainability*, god. 14 (2022.), br. 7, str. 5 i 7.

pojedini autori.[25] Ipak, znatni dio anglosaksonskog pravnog kruga priklanja se režimu u kojem je dozvoljeno privatno vlasništvo nad morskom obalom i plažama, uključujući i njihov »mokri« dio, osim ako posebnim aktima javne vlasti ti dijelovi nisu pridruženi »javnoj domeni«. Na primjer, takvom režimu pripadaju pet obalnih saveznih država SAD-a, Velika Britanija i Australija.[26]

S druge strane, kontinentalna i europska zakonodavstva poznaju posebno važnu inačicu modela javnih trustova, odnosno stvarnopravni model koji morsku obalu i plaže podvrgava vlasništvu javnopravnih subjekata kako bi se općoj javnosti omogućio slobodan pristup. Toj skupini pripada velik dio obalnih zemalja članica EU-a (Portugal, Španjolska, Francuska, Nizozemska, Danska, Italija, Njemačka, Slovenija i Grčka),[27] uz iznimku, na primjer, Finske koja dozvoljava privatno vlasništvo čak i nad dijelovima morske obale nižima od crte niske vode (engl. *mean low water*).[28]

Pritom Alterman i Pellach upozoravaju da stvarnopravno uređenje morske obale i plaža predstavlja šaroliko pravno područje u kojem je teško pronaći stabilna opća pravila, kao i da među zemljama koje svoj pojas obalnog prostora podvrgavaju javnom vlasništvu postoje znatne razlike u širini, odnosno obuhvatu tog prostora.[29] Tako je u zakonodavstvima pet obalnih saveznih država SAD-a i Velike Britanije dio morske obale koji je podložan vlasništvu, ali je u »javnoj domeni« gotovo uvijek pod morem. S druge strane, u nekim dijelovima SAD-a i Australije za javnu je upotrebu otvoren dio plaže između crta niske i crta visoke vode (engl. *mean high water*), odnosno prostor tzv. »mokre plaže« (engl. *wet beach*).[30] Prema Cartlidgeu, Altermanu i Pelachu, sva tri modela stvarnopravnog uređenja dijele konstantan sukob privatnih interesa obalnih vlasnika i javnog interesa šire društvene zajednice na pristup i upotrebu morske obale u razne gospodarske i negospodarske svrhe.[31]

---

25 *Ibid*., str. 6; Cartlidge, N., Whose Beach…, *loc. cit.*

26 Alterman, R.; Pellach, C., Beach Access…, *op. cit*., str. 5, 7-8 i 12. Za slučajeve Francuske, Italije i Grčke vidi Ljubetić, S., *Pomorsko dobro i zemljišne knjige*, Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb, 2019., str. 163-164, 179-180 i 194.

27 Vidi Alterman, R.; Pellach, C., Beach Access…, *loc. cit.*

28 *Ibid*., str. 7-8.

29 *Ibid*., str. 7.

30 *Ibid.*

31 Cartlidge, N., Whose Beach…, *op. cit*., str. 1-2; Alterman, R.; Pellach, C., Beach Access…, *op. cit*., str. 1-2.

Daljnju referentnu točku za procjenu stvarnopravnog uređenja plaža u RH mogu predstavljati mjerodavni akti EU-a i važeći međunarodni ugovori.[32] Tako od akata EU-a postoje Direktiva 2014/89/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 23. srpnja 2014. o uspostavi okvira za prostorno planiranje morskog područja (u nastavku: Direktiva iz 2014.)[33] i Preporuka Europskog parlamenta i Vijeća (2002/413/EC) od 30. svibnja 2002. o implementaciji integriranog upravljanja obalnim područjima u Europi (u nastavku: Preporuka iz 2002.),[34] dok od međunarodnih ugovora postoje Protokol o integriranom upravljanju obalnim područjem Sredozemlja (u nastavku: Protokol IUOP),[35] dodan Barcelonskoj konvenciji o zaštiti Sredozemnog mora od onečišćenja iz 1976., odnosno 1995. godine (u nastavku: Barcelonska konvencija),[36] koji je ratificiran 2012. godine donošenjem Zakona o potvrđivanju Protokola o integralnom upravljanju obalnim područjem Sredozemlja (u nastavku: ZPIUOP).[37] Međutim, s iznimkom Protokola IUOP-a, većina tih dokumenata ima tek sporednu važnost. Na primjer, stvarnopravno uređenje morske obale i plaža nije obuhvaćeno Direktivom iz 2014.,[38] Preporukom iz 2002. (formalno neobvezujuća – engl. *soft law*) samo preporučuje reviziju stvarnopravnog režima radi osiguravanja javnog pristupa morskoj obali,[39]

---

[32] Ustav, čl. 134.

[33] Direktiva 2014/89/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 23. srpnja 2014. o uspostavi okvira za prostorno planiranje morskog područja, SL L 257/135, 28. kolovoza 2014.

[34] Recommendation of the European Parliament and of the Council of 30 May 2002 concerning the implementation of Integrated Coastal Zone Management in Europe, OJ L 148/24, 6. lipnja 2002., https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32002H0413 (pristup 26. travnja 2023.).

[35] United Nations Environment Programme, Coordinating Unit for the Mediterranean Action, ICZM Protocol, Protocol on Integrated Coastal Zone Management (ICZM) in the Mediterranean, Madrid, 2. siječnja 2008., https://wedocs.unep.org/bitstream/handle/20.500.11822/35671/08IG18_Final_Act_iczm_eng.pdf (pristup 26. travnja 2023.). RH postala je potpisnicom Protokola IUOP-a 21. siječnja 2008. godine, ratificirala ga je 29. siječnja 2013. godine, a u RH stupio je na snagu 28. veljače 2013. godine.

[36] Convention for the protection of the Mediterranean Sea against pollution (Barcelona Convention), Official Journal of the European Communities, L 240/3, 19. rujna 1977., https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:21976A0216(01) (pristup 26. travnja 2023.).

[37] *Narodne novine*, br. 8/2012.

[38] Direktivom iz 2014. nalaže se obalnim članicama EU-a donošenje prostornih planova za pomorska područja radi promicanja održivog rasta, razvoja i korištenja pomorskih gospodarstava, morskih područja i resursa te se ne odnosi na kopnena područja, nego samo nalaže da članice pri donošenju predmetnih prostornih planova uzmu u obzir međuodnos kopna i mora. Vidi Direktiva iz 2014., čl. 1., 4. st. 2., čl. 6. st. 2.a), čl. 7. i čl. 15. Pritom treba istaknuti kako RH još nije donijela prostorni plan za svoja pomorska područja.

[39] Preporuka iz 2002., preambula, t. (1) te poglavlje IV., t. 3. (b) (ii).

a predmet Barcelonske konvencije nije stvarnopravno uređenje sredozemnog morskog prostora, kao ni obale, nego je njegova zaštita od onečišćenja.[40]

Suprotno tomu, u Protokolu IUOP-u integralno upravljanje obalnim područjem (u nastavku: IUOP) definira se kao održivo upravljanje i korištenje obalnih područja u kontekstu osobite osjetljivosti i vrijednosti obalnih ekosustava i krajobraza[41] radi održivog razvoja obalnih područja u suglasju s gospodarskim, kulturnim i socijalnim razvitkom te očuvanja obalnih područja i njihovih prirodnih resursa.[42] Pritom je među općim načelima IUOP-a smještena i obveza prevencije štete za obalno područje i adekvatna sanacija postojeće štete.[43]

Odredbe Protokola IUOP-a za potpisnice propisuju konkretne obveze u ostvarenju IUOP-a u kojemu su stranke, na primjer, dužne osigurati održivo korištenje i upravljanje obalnim područjima radi očuvanja cjelovitosti obalnog ambijenta, prirodnih resursa i ekosustava te odrediti prostor paralelan s najvišom crtom mora zimi, širine najmanje sto metara (gledajući u smjeru obale) u kojem je zabranjena gradnja, ali s mogućnošću prilagodbe te obveze u područjima s posebnim prostornim, populacijskim i urbanizacijskim ograničenjima.[44] Potpisnice su, također, dužne u skladu s nacionalnim pravom osigurati slobodu javnog pristupa moru i morskoj obali[45] te zaštititi obalni krajobraz, bez obzira na eventualnu klasifikaciju obalnih područja kao zaštićenih prostora.[46]

Stoga adekvatnost (postojećeg i predloženog) stvarnopravnog uređenja plaža kao dijelova morske obale treba, prije svega, procjenjivati u odnosu na pravne interese regulirane nacionalnim pravnim poretkom. Preporuku iz 2002., kao formalno neobvezujući akt EU-a, treba uzeti u obzir tek orijentacijski, kao indikaciju mogućeg općeg smjera daljnjeg razvoja *acquis communautaire* u dotičnom regulatornom području. Smatramo kako je osiguravanje tzv. vertikalne i horizontalne

[40] Barcelonska konvencija proklamira ekonomsku, socijalnu, zdravstvenu i kulturnu vrijednost sredozemnog morskog okoliša, ali je temeljni predmet njezina uređenja sprječavanje onečišćenja Sredozemnog mora iz različitih izvora. Vidi Barcelonska konvencija, preambula, čl. 4. st. 1. t. 1. i čl. 5. – 8.

[41] Protokol IUOP, čl. 2. t. (f) i ZPIUOP, čl. 2. t. (f).

[42] Protokol IUOP, čl. 5. t. (a)-(c).

[43] Protokol IUOP, čl. 6. t. (j).

[44] Protokol IUOP, čl. 8. st. 2. t. (a)-(b).

[45] Protokol IUOP, čl. 8. st. 3. t. (d). Alterman i Pelach to nazivaju horizontalnom i vertikalnom dostupnošću kojima dodaju i kategoriju vizualne dostupnosti (dostupnosti mora i obale pogledu upućenom iz urbane sredine) te dostupnošću osobama smanjene pokretljivosti (v. Alterman, R.; Pellach, C., Beach Access…, *op. cit*., str. 4 i 6).

[46] Protokol IUOP, čl. 11. st. 1.

dostupnosti morske obale široj javnosti,[47] kao i dostupnosti morske obale osobama smanjene pokretljivosti, vrlo pozitivna intencija Protokola IUOP-a čijem ostvarenju, bez daljnjeg, treba težiti te je u skladu s važećim nacionalnim uređenjem.

3. STVARNOPRAVNO UREĐENJE DO 2023. GODINE

3.1. Opća dobra i dobra od interesa za Republiku Hrvatsku

Kako je već spomenuto, naš je zakonodavac za pomorsko dobro i plaže odabrao stvarnopravni model općeg dobra te ih je izuzeo iz vlasničkopravnog režima i namijenio općoj upotrebi podložnoj zakonskim ograničenjima, za razliku od opisanih modela drugih europskih zemalja.[48] Takvo uređenje, kako će biti prikazano u nastavku, na području današnje RH ima prilično dugu tradiciju.

Naime, općim dobrima smatraju se tjelesne stvari, stvarnopravno nesposobne zbog svojih prirodnih svojstava (na primjer, cjelina vode u moru) i/ili odredaba pravnih propisa (na primjer, dijelovi morske obale) koji ih izuzimaju iz prometa (lat. *res extra commercium*), ali su istodobno namijenjene javnoj upotrebi, u skladu s uvjetima koje odredi nadležni javnopravni subjekt.[49] Tako je prvi *lex specialis*, donesen za vrijeme RH, bio Pomorski zakonik iz 1994. godine (u nastavku: PZ/94).[50] Njegovom je odredbom pomorsko dobro proglašeno »općim dobrom od interesa za RH koje ima njenu osobitu zaštitu i koje se upotrebljava i/ili koristi pod uvjetima i na način propisan zakonom«.[51] Izričajem »opće dobro od interesa za RH« *de facto* je implicirana poveznica pomorskog dobra kao općeg dobra s dobrima od interesa za RH, a ta je poveznica potom precizirana odredbama ZV-a/96,[52] sve u skladu s ustavno definiranom kategorijom dobara

[47] Alterman, R.; Pellach, C., Beach Access…, *loc. cit.*

[48] Konkretno, u pravnim sustavima Ujedinjenog Kraljevstva, Australije i pet obalnih saveznih država SAD-a, moguće je imati privatno vlasništvo nad morskom obalom koje seže i u more (v. Alterman, R.; Pellach, C., Beach Access…, *op. cit*., str. 5 i 7).

[49] Gavella, N. *et al., Stvarno pravo*, svezak 1., *op. cit*., str. 136-138.

[50] *Narodne novine*, br. 17/1994, 74/1994, 43/1996, 158/2003, 181/2004.

[51] PZ/94, čl. 48. Bitne su i odredbe kojima se pomorsko dobro proglašava stvarnopravno nesposobnim, odnosno kojim se regulira upotreba i/ili korištenje pomorskim dobrom u skladu s njegovom prirodom i namjenom te odredbama PZ-a/94 (PZ/94, čl. 51. st. 1. – 2.).

[52] Suprotno tomu, prvi je temeljni stvarnopravni propis u zakonodavstvu RH, a koji je preuzet iz zakonodavstva bivše SFRJ te nije direktno poznavao institut općih dobara (v. Zakon o osnovnim vlasničkopravnim odnosima, pročišćeni tekst, *Službeni list SFRJ*, br. 6/1980, 36/1990; *Narodne novine*, br. 53/1991, 91/1996).

od interesa za RH.[53] Ustav propisuje kako su, među ostalim, more i morska obala stvari od interesa za RH koje uživaju njezinu osobitu zaštitu, jednako kao i druge stvari koje su kao takve proglašene zakonom,[54] te da se način upotrebe i iskorištavanja takvih stvari po njihovim vlasnicima i ovlaštenicima prava na njima, kao i naknada za ograničenja kojima su podvrgnuti propisuju zakonom.[55] S druge strane, ZV/96 propisuje kako su stvarnopravno nesposobne samo one stvari koje po svojim naravnim osobinama ne mogu biti u vlasništvu ni jedne fizičke ili pravne osobe, nego su na upotrebu svih (na primjer, more i morska obala), kao i one stvari kojima zakonske odredbe oduzimaju stvarnopravnu sposobnost. Takve stvari ZV/96 naziva općim dobrima[56] te njihovu osobitu zaštitu konkretizira propisujući da njima upravlja, o njima vodi brigu i za to kao dobar domaćin odgovara RH, osim ako posebnim zakonom nije propisana odgovornost drugog javnopravnog subjekta.[57]

Dakle, izostankom ustavne definicije proizlazi da je pravni institut općih dobara, u spomenutim zakonima, prisutan od osnutka RH, ali je raspoređen u više posebnih zakona[58] i konstruiran unutar ustavne kategorije dobara od interesa za RH.[59] Pritom, već iz Ustava proizlazi i mogućnost ograničavanja prethodno spomenute »javne« upotrebe općih dobara.[60] Dakle, iako su opća dobra (i plaže) stvarnopravno nesposobne stvari, moguća su naplatna ograničenja njihove opće upotrebe, na primjer, putem koncesija. Takva pravna sudbina pomorskog dobra i plaža konzistentna je tijekom čitavog postojanja RH. Do danas ni jedan zakon nije mijenjao taj temeljni stvarnopravni status pomorskog dobra i plaža kao

[53] Ustav, čl. 52.

[54] Ustav, čl. 52. st. 1.

[55] Ustav, čl. 52. st. 2.

[56] ZV/96, čl. 3. st. 1. – 2.

[57] ZV/96, čl. 3. st. 3. i 7.

[58] Na primjer, Zakon o cestama iz 1991. godine, odnosno prvi zakon koji je stvarnopravno uredio materiju javnih cesta ne propisuje izrijekom da su javne ceste opće dobro, nego samo dobro od interesa za RH, ali propisujući da se za izgradnju, vođenje i iskorištavanje cesta može izdati koncesija, indicira da se radi o stvarima izuzetima iz temeljnog stvarnopravnog, odnosno vlasničkog režima. Vidi Zakon o cestama, *Narodne novine*, br. 56/1991, čl. 3. i čl. 8. st. 1. Nadalje, već sljedeći propis, Zakon o javnim cestama iz 1996. godine, izričito navodi kako su javne ceste dobra od interesa za RH koja su u općoj upotrebi i na kojima se ne može stjecati nikakva stvarna prava ni po kojoj osnovi. Vidi Zakon o javnim cestama, *Narodne novine*, br. 100/1996, 76/1998, 27/2001, 114/2001, 117/2001, 65/2002, 180/2004, čl. 2. st. 1. – 2. Ističemo kako se koncesije mogu izdati i za radove i usluge koje nisu na općim ili javnim dobrima.

[59] Ustav, čl. 52. st. 1. – 2.; ZV/96, čl. 3. st. 1. – 3.

[60] Ustav, čl. 52. st. 2.

općih dobara od interesa za RH koja su izvan pravnog prometa, ali sposobna za ograničenu komercijalizaciju koncesijama i sličnim pravnim institutima.

Stoga, osim što indicira konzistentan stav zakonodavca o iznimnoj vrijednosti pomorskog dobra i plaža, stvarnopravni model općeg dobra suštinski je u skladu s prijašnjim koncepcijama općih dobara iz europske i hrvatske pravne povijesti. Na primjer, vidljiva je poveznica s antičko-rimskim institutom *res communes omnium* kojim su, među ostalim, more i morska obala proglašeni stvarnopravno nesposobnima te su namijenjeni za javnu upotrebu.[61] Nadalje, mnoga njegova načela primijenjena su i u austrijskom Općem građanskom zakoniku (u nastavku: OGZ) koji je na područjima današnje RH prvi put stupio na snagu u Dalmaciji 1816. godine. Od tada pa sve do pozitivnopravnog uređenja (s iznimkom Federativne Narodne Republike Jugoslavije; u nastavku: FNRJ),[62] vidljiv je jasan pravni kontinuitet stvarnopravnog uređenja morske obale i plaža.[63] Poznati paragraf 287. OGZ-a morsku obalu ubraja u »općena ili javna dobra«, odnosno stvarnopravno nesposobne stvari i, kako navode Vojković i Štambuk-Šunjić, čini osnovu suvremenog uređenja pomorskog dobra u RH.[64] Naime, OGZ je naziv »općeno ili javno dobro« upotrebljavao sinonimno s općim dobrima u suvremenom smislu riječi.[65]

Prvi opći propis nakon raspada Austro-Ugarske Monarhije koji je sadržavao sveobuhvatno stvarnopravno uređenje pomorskog dobra bila je Uredba sa zakonskom snagom o pomorskom javnom dobru iz 1939. godine (u nastavku: Uredba/39) donesena za vrijeme Kraljevine Jugoslavije.[66] Ona donosi širu i precizniju definiciju »pomorskog javnog dobra« koje obuhvaća morsku obalu, morske luke i pristaništa, lukobrane, nasipe, ušća rijeka koje se izlijevaju u more, kanale spojene s morem i sve ostale dijelove državnog teritorija na moru koji prirodno služe, mogu služiti ili su namijenjeni pomorskom prometu ili općoj

---

[61] Vojković, G.; Štambuk-Šunjić, M., Pravni status hrvatske morske obale od stupanja na snagu općeg građanskog zakonika do 1914. godine, *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu*, god. 44 (2007.), br. 2, str. 268.

[62] Jug, J., Stvarna prava na pomorskom dobru?, *Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci*, god. 34 (2013.), br. 1, str. 278.

[63] Vojković, G.; Štambuk-Šunjić, M., Pravni status hrvatske morske obale…, *op. cit.*, str. 268-270. Vidi također Vojković, G., Utvrđivanje granice pomorskog dobra *de lege lata* i *de lege ferenda*, *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, god. 61 (2022.), br. 176, str. 528-530.

[64] Vojković, G.; Štambuk-Šunjić, Pravni status hrvatske morske obale…, *op. cit.*, str. 271; Vojković, G., Utvrđivanje granice pomorskog dobra…, *op. cit.*, str. 530.

[65] Jug, J., Stvarna prava…, *loc. cit.*; Vojković, G.; Štambuk-Šunjić, Pravni status hrvatske morske obale…, *op. cit.*, str. 271.

[66] Jug, J., Stvarna prava…, *op. cit.*, str. 287.

pomorskoj upotrebi, uključujući i morski ribolov.[67] Prema Uredbi/39, pomorsko javno dobro također je stvarnopravno nesposobno, osim ako nadležno ministarstvo svojim aktom ne oduzme takav status određenom dijelu dobra i propiše uvjete stjecanja stvarnih prava na njemu.[68] Za valjano stečena stvarna prava koja su postojala u trenutku stupanja na snagu Uredbe/39 propisano je izvlaštenje.[69]

Djelomični prekid pravnog kontinuiteta dolazi s uspostavom FNRJ-a, odnosno stupanjem na snagu čuvenog Zakona o nevažnosti pravnih propisa donesenih prije 6. travnja 1941. i za vrijeme neprijateljske okupacije (u nastavku: ZNPP/47)[70] 12. studenog 1947. godine kojim su se dotad važeći propisi proglasili pravno neobvezujućima.[71] Unatoč tomu, OGZ i Uredba/39 i dalje su se ograničeno primjenjivali na temelju pravila ZNPP-a/47 o popunjavanju pravnih praznina.[72] Međutim, za nas, najznačajniji pravni učinak ZNPP-a/47 jest *de facto* uspostava stvarnopravne sposobnosti nekretnina na morskoj obali čime je privremeno uspostavljen stvarnopravni režim suštinski suprotan dotadašnjem. Takvo je uređenje vrijedilo sve do stupanja na snagu Zakona o pomorskom i vodnom dobru, lukama i pristaništima iz 1974. godine (u nastavku: ZPVDLP/74)[73] čime je ponovno uspostavljen pravni kontinuitet.[74] Opisani prekid pravnog kontinuiteta

---

67 Uredba/39, para. 1. st. 1., citirano prema Bolanča, D., Problem stvarnih prava na pomorskom dobru (bitne novine hrvatskoga pomorskog zakonodavstva), *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, god. 54 (2015.), br. 169, str. 328.

68 Uredba/39, para. 3., citirano prema Bolanča, D., Problem stvarnih prava na pomorskom dobru..., *op. cit.*, str. 329.

69 Uredba/39, para. 17. st. 1., citirano prema Bolanča, D., Problem stvarnih prava na pomorskom dobru..., *op. cit*., str. 329.

70 *Službeni list FNRJ*, br. 86/1946, 105/1946, 96/1947.

71 ZNPP/47, čl. 1. – 2.

72 ZNPP/47, čl. 4. st. 1.; Jug, J., Stvarna prava…, *op. cit*., str. 288.

73 Jelavić, A., Pravni položaj pomorskog dobra, *Naše more*, god. 59 (2012.), br. 1-2, str. 23; Zakon o pomorskom i vodnom dobru, lukama i pristaništima, *Narodne novine*, br. 19/1974, 24/1974, 39/1974, 39/1975, 17/1977, 18/1981, 31/1986, 47/1989, 26/1993, 17/1994, 29/1994, 107/1995, 108/1995, 142/1998 (čl. 4. st. 2. i 4.).

74 Međutim, režim društvenog vlasništva u općoj upotrebi kojem je ZPVDLP/74 podvrgnuo morsku obalu (čl. 4. st. 2. i 4.) ipak je omogućavao određene vrste stvarnih prava na morskoj obali kao dijelu pomorskog dobra. Konkretno, prava upravljanja, korištenja i raspolaganja mogla su postojati na objektima društvenog vlasništva u općoj upotrebi, kao što je bila i morska obala. Međutim, uspostavom RH i napuštanjem pluralizma vrsti vlasništva stvorili su se problemi jer se takva subjektivna prava, zbog specifičnosti pomorskog dobra kao njihova objekta, nisu mogla pretvoriti u stvarna prava kakva poznaje stvarnopravni režim RH. Vidi Frković, S., Objekti na pomorskom dobru, Bienenfeld, J.; Frković, S.; Jelčić, O.; Josipović, T.; Koharić. Z.; Kontrec, D.; Pahić, D.; Simonetti, P., *Nekretnine kao objekti imovinskih prava*, Narodne novine, Zagreb, 2007., str. 62-63 i 65.

relevantan je za pitanje stečenih prava na pomorskom dobru i plažama, čak i po pozitivnopravnom uređenju iz 2023. godine.

Pritom je važno staviti ZPVDLP/74 u kontekst tada novoizglasanog Ustava Socijalističke Federativne Republike Jugoslavije iz 1974. godine (u nastavku: Ustav SFRJ) kojim su more i morska obala po prvi put u socijalističkoj Jugoslaviji uzdignuti u ustavni tekst unutar nove kategorije, tzv. kategorije dobara od općeg interesa.[75] Tako se Ustavom SFRJ-a, među ostalim, propisalo kako more, morska obala i plaže uživaju posebnu zaštitu te se uvjeti i načini njihova korištenja pobliže određuju zakonom.[76] Navedeni objekti, kao prirodna bogatstva, spadaju pod režim društvenog vlasništva.[77] U skladu s tim, i Ustav Socijalističke Republike Hrvatske iz 1974. godine sadržavao je gotovo identične odredbe.[78] Međutim, važnost ZPVDLP-a/74 leži u tome što je to prvi propis koji je vrijedio na području današnje RH, a koji zasebno definira morska kupališta (plaže) i regulira način njihova korištenja u zasebnoj glavi zakona.[79] Taj je propis nastavio vrijediti i za vrijeme samostalne RH, sve do druge polovice devedesetih godina prošlog stoljeća.

Naposljetku, ako se vratimo na razinu pravnih normi ustavne razine, smatramo kako usporedba kategorija dobara od općeg interesa prema saveznom i republičkom ustavu iz 1974. godine s kategorijom dobara od interesa za RH iz Ustava proizlazi da se takvim srodnim kategorijama suštinski izražava ista intencija. Naime, tadašnjim se društvenim vlasništvom kao oblikom vlasništva bez konkretno imenovanog titulara,[80] važećim podvođenjem pod režim općih dobara i izravnim ustavnim jamstvom posebne zaštite, iskazuje svijest o osobitoj vrijednosti tih dobara i proporcionalnoj povećanoj potrebi njihove zaštite, kao i tendencija davanja širokog pristupa upotrebi takvih dobara. U skladu s tim možemo govoriti o pravnom kontinuitetu sa suvremenim uređenjem RH.

---

75 Ustav Socijalističke Federativne Republike Jugoslavije, *Narodne novine*, Zagreb, 1980., čl. 85. i 86. st. 1. Nasuprot tomu, prijašnji Ustav Federativne Narodne Republike Jugoslavije iz 1946. godine uopće nije spomninjao more i morsku obalu u svojim odredbama o društveno-ekonomskom uređenju. Vidi Arhiv Jugoslavije, Ustav FNRJ, 31. januar 1946., čl. 14. – 20., https://www.arhivyu.rs/leksikon-jugoslavije/konstitutivni_akti_jugoslavije (pristup 6. travnja 2023.).

76 Ustav SFRJ, čl. 85.

77 Ustav SFRJ, čl. 12.

78 Ustav Socijalističke Republike Hrvatske, *Narodne novine*, Zagreb, 1980., čl. 12. st. 1., čl. 117. st. 1. i čl. 118. st. 1.

79 ZPVDLP/74, čl. 3. t. 6. – 7. i čl. 53. – 56.

80 Čepulo, D., *Hrvatska pravna povijest u europskom kontekstu*, Pravni fakultet u Zagrebu, Zagreb, 2012., str. 315.

3.2. Pomorsko dobro, kupališta i plaže

Kako je već spomenuto, regulacija temeljnog stvarnopravnog statusa pomorskog dobra i plaža od osnutka RH do danas, pa tako i do 2023. godine, može se ocijeniti apsolutno stabilnom jer u dotičnom razdoblju taj status općeg dobra (i dobra od interesa za RH) nije mijenjao ni jedan propis. U tom je razdoblju odredba PZ-a/94 ustalila definiciju pomorskog dobra koja razlučuje njegove vodene, kopnene i podmorske komponenta,[81] pri čemu kopnena komponenta kojoj pripadaju i plaže predstavlja jedinu vrstu nekretnina u pravnom sustavu RH čiji status općeg dobra proizlazi iz samog zakona.[82]

Za temeljni stvarnopravni status pomorskog dobra i plaža uočljiv je pravni kontinuitet od 1974. godine do danas. Prvi zakon koji definira pomorsko dobro i kupališta kao opća dobra jest ZPVDLP/74 koji ih proglašava stvarnopravno nesposobnim dobrima[83] u režimu društvenog vlasništva u općoj upotrebi,[84] ali sposobnima za ograničenu komercijalizaciju davanjem na naplatno korištenje.[85] PZ/94 potom ih izrijekom proglašava općim dobrima od interesa za RH, nesposobnima za vlasništvo i druga stvarna prava, ali sposobnima za koncesioniranje,[86] što potvrđuje i Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama (u nastavku: ZPDML/03).[87] [88]

---

81 Jelavić, A., Pravni položaj pomorskog dobra, *loc. cit.*

82 Jug, J., Stvarna prava…, *op. cit*., str. 277-278. Međutim, ponovno ističemo kako su od 1947. do 1974. godine, na temelju odredaba ZNPP-a, sagrađeni dijelovi pomorskog dobra mogli biti objektom prava vlasništva ako su bili namijenjeni stanovanju. Vidi Jelavić, A., Pravni položaj pomorskog dobra, *op. cit*., str. 31.

83 Jelavić, A., Pravni položaj pomorskog dobra, *loc. cit.*

84 ZPVDLP/74, čl. 4. st. 1. – 4. Pritom režim društvenog vlasništva predstavlja odliku stvarnopravnog uređenja SFRJ-a, a koja je definitivno ukinuta stupanjem na snagu ZV-a/96 koji poznaje, u pravilu, samo jedan oblik vlasništva. Vidi ZV/96, čl. 1. st. 2. i čl. 57. st. 1. – 2.; Vojković, G., Utvrđivanje granice pomorskog dobra…, *op. cit.*, str. 532-533.

85 PZ/94, čl. 5.

86 PZ/94, čl. 48. – 51.

87 Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama, *Narodne novine*, br. 158/2003, 100/2004, 141/2006, 38/2009, 123/2011, 56/2016, 98/2019. Ističemo kako je, osim propisa koji će se analizirati u nastavku, relevantan i Zakon o morskim lukama iz 1996. godine koji definira i razvrstava morske luke, lučko područje i djelatnosti, pitanja izgradnje na pomorskom dobru, upravljanja lukom itd., te koji je vrijedio od 1996. do 2003. godine (v. Zakon o morskim lukama, *Narodne novine*, br. 108/1995, 6/1996, 137/1999, 97/2000, 158/2003, čl. 1. – 2.). Međutim, s obzirom na uvodno istaknute ciljeve ovog rada, materija morskih luka ostaje izvan područja interesa daljnjeg izlaganja.

88 ZPDML/03, čl. 3. st. 1. i čl. 16.

ZPVDLP/74 pomorskim dobrom smatra »morsku obalu, luke, lukobrane, nasipe, sprudove, bridi, grebene, ušća rijeka koje se izlijevaju u more, kanale spojene s morem te ostale dijelove obalnog mora, njihovo podmorje (morsko dno i podzemlje) i u njima živa i neživa prirodna bogatstva (ribe, rude i dr.)«.[89] U takvoj definiciji morska obala obuhvaća i prirodna i uređena kupališta (plaže), a razlika je u infrastrukturnoj (ne)uređenosti i (ne)mogućnosti ograničenja pristupa naplatom i ograđivanjem.[90] Naime, prirodno se kupalište, kao vodeni i s vodom neposredno povezani kopneni prostor kojem svatko može pristupiti i koristiti ga za kupanje, od uređenog kupališta razlikuje infrastrukturnom neuređenošću (nema kabine, sanitarije, telefon i sredstva za pružanje prve pomoći), neograđenošću i mogućnošću besplatnog korištenja.[91] Ističemo kako gramatičkom i logičkom analizom odredaba ZPVDLP-a/74 proizlazi da temeljna pravna *differentia specifica* uređenog kupališta ipak nije u činjenici uređenosti, nego u činjenici stjecanja takvog statusa u postupku »osnivanja« uz prethodnu suglasnost nadležne (lučke) kapetanije.[92] ZPVDLP/74 svako kupalište smatra prirodnim sve dok se pravnim aktom u propisanom postupku »osnivanja uređene plaže« ne proglasi uređenim.

Stupanjem na snagu ZPVDLP-a/74 pomorsko dobro, a time i kupališta, ponovno su proglašeni stvarnopravno nesposobnima te su pritom podvrgnuti pravnom režimu društvenog vlasništva u općoj upotrebi.[93] Međutim, istodobno je otvorena mogućnost ekonomskog iskorištavanja pomorskog dobra i kupališta putem pravnog instituta korištenja – instituta sličnog koncesijama na pomorskom dobru. Međutim, treba napomenuti kako se tim institutom omogućavalo ograničenje opće upotrebe pomorskog dobra i plaža na dijelovima koji su bili obuhvaćeni takvim pravom.[94]

Posebno pitanje predstavlja interpretacija odredbe o ograđivanju uređenog kupališta jer je, prema našem mišljenju, izričaj zakonske norme djelomično nejasan. Prema odredbi čl. 3. t. 7. ZPVDLP-a/74, uređeno se kupalište definira kao »ograđeni vodeni i s vodom neposredno povezani uređeni kopneni prostor s kabinama, sanitarnim uređajima, tuševima i telefonom, koji je pristupačan svakomu i za korištenje kojega se plaća naknada«.[95] S druge strane, odredbe čl. 54.

[89] ZPVDLP/74, čl. 4. st. 1.

[90] ZPVDLP/74, čl. 3. t. 6. – 7.

[91] ZPVDLP/74, čl. 3. t. 6.

[92] ZPVDLP/74, čl. 55. st. 1.

[93] ZPVDLP/74, čl. 4. st. 2.

[94] ZPVDLP/74, čl. 8. st. 1.

[95] ZPVDLP/74, čl. 3. t. 7.

st. 1. i 3. ZPVDLP-a/74 govore o ovlastima (lučke) kapetanije da regulira obveze korisnika u vezi s ograđivanjem samo vodenog, a ne i kopnenog dijela prostora kupališta.[96] Stoga bi se moglo postaviti pitanje, može li uređeno kupalište biti ograđeno samo s morske strane ili i s morske i s kopnene strane. Prema našem mišljenju, ZPVDLP/74 izričito obvezuje korisnika na ograđivanje s morske strane po uputi (lučke) kapetanije,[97] što je vidljivo i iz činjenice da je za kršenje te obveze propisana odgovornost za pomorski prekršaj.[98] Međutim, ograđivanje s kopnene strane ostavlja pravnu mogućnost koja će biti definirana ugovorom o korištenju pomorskog dobra između mjesno nadležne općine i korisnika[99] (uz prethodnu suglasnost nadležnog organa tadašnje Jugoslavenske ratne mornarice i nadležne lučke kapetanije).[100] Takav se ugovor može usporediti s ugovorom o koncesiji[101] uz temeljnu razliku da pravo korištenja nije prenosivo i ne može se založiti.[102]

Naime, smatramo da *ratio* ograđivanja s morske i kopnene strane nije jednak jer se ograđivanjem s morske strane štiti sigurnost kupača i plovidbe u blizini kupališta, dok se ograđivanjem s kopnene strane postupa samo u interesu korisnika koji zarađuje od naplate korištenja uređenim kupalištem. Stoga, s obzirom na to da je tadašnji zakonodavac u temelje pojma uređenog kupališta ugradio element naplatnog korištenja i izričito propisao pravo korisnika pomorskog dobra (uređene plaže) da na njemu i gradi »građevinske ili druge objekte«,[103] smatramo kako je ograđivanje bilo sasvim moguće prema odredbama ZPVDLP-a/74.

Nadalje, stupanjem na snagu PZ-a/94 derogirane su sve odredbe ZPVDLP-a/74 o pomorskom dobru koje su relevantne za područje ovog rada, uključujući one koje se odnose na morska kupališta koja po svojoj prirodi spadaju u pomorsko dobro. Time je nastala zakonski predviđena[104] i relativno kratkotrajna pravna praznina koja se očitovala u nedostatku specifične regulacije upotrebe

[96] ZPVDLP/74, čl. 54. st. 1. i 3.

[97] ZPVDLP/74, čl. 54. st. 1.

[98] ZPVDLP/74, čl. 82. t. 4.

[99] Korisnik uređene plaže, na temelju sklopljenog ugovora o korištenju pomorskog dobra, može biti organizacija udruženog rada ili pravna osoba, a iznimno i fizička osoba, pod uvjetom da na području te općine nema korisnika uređene plaže iz kategorije redovitih (v. ZPVDLP/74, čl. 53.).

[100] ZPVDLP/74, čl. 12.

[101] ZPVDLP/74, čl. 5.

[102] ZPVDLP/74, čl. 14.

[103] ZPVDLP/74, čl. 6. st. 2. – 3.

[104] Pravilnik koji je trebao specifično regulirati plaže morao je biti donesen u roku od najviše tri godine od dana stupanja na snagu PZ-a/94, što je i učinjeno. Vidi PZ/94, čl. 1043. t. 32.

i korištenja plaža, a trajala je sve do stupanja na snagu Pravilnika o vrstama morskih plaža i uvjetima koje moraju zadovoljavati (u nastavku: Pravilnik o plažama/95).[105]

PZ-om/94 nastavlja se regulacija temeljnog stvarnopravnog statusa pomorskog dobra i plaža bez bitnih izmjena,[106] ali je zamjetna dorađena definicija koja prati suvremene zakonske definicije izgrađene oko triju komponenti pomorskog dobra i navođenja njegovih pojedinih oblika. PZ/94 definira pomorsko dobro kao »unutrašnje morske vode i teritorijalno more (vodena komponenta), njihovo dno i morsko podzemlje (podmorska komponenta) te dio kopna koji je po svojoj prirodi namijenjen javnoj pomorskoj upotrebi ili je proglašen takvim (kopnena komponenta)«.[107] Nadalje, PZ/94 navodi određene vrste pomorskog dobra koje su gotovo identične definiciji pomorskog dobra iz ZPVDLP-a/74.[108]

Također, može se uočiti kako je u PZ-u/94 izbrisana odredba o pravu na građenje na pomorskom dobru koje je njegov prethodnik ZPVDLP/74 jamčio korisniku.[109] Ova promjena navodi na zaključak o promjeni zakonodavčeva poimanja vrijednosti pomorskog dobra i ukazuje na neadekvatnost prethodnog, objektivno liberalnijeg uređenja gradnje na njemu. Tako je prema PZ-u/94 institut korištenja pomorskog dobra iz ZPVDLP-a/74 zamijenjen institutom koncesija, posebno za gospodarsko korištenje pomorskog dobra,[110] što znači da su prema PZ-u/94 privatnopravni subjekti mogli dobiti ovlasti za gradnju na pomorskom dobru i plažama jedino putem takve koncesije. S druge strane, pravnim institutom koncesijskih odobrenja uvedenim izmjenama i dopunama PZ-a/94 iz 1996. godine,[111] fizičkim i pravnim osobama omogućeno je obavljanje djelatnosti na pomorskom dobru i plažama koje ne utječu na njihovu opću upotrebu, ali s trajanjem najviše godinu dana. Međutim, ovim se koncesijama nije moglo dati pravo na gradnju na pomorskom dobru jer bi to bilo nespojivo s kratkim trajanjem takvog prava i nemogućnošću ograničenja opće upotrebe.[112]

---

105 *Narodne novine,* br. 50/1995, 158/2003.

106 PZ/94, čl. 48., čl. 49. i čl. 51.; ZPVDLP/74, čl. 4.

107 PZ/94, čl. 49.

108 PZ/94, čl. 49. st. 2.; ZPVDLP/74, čl. 4. st. 1.

109 ZPVDLP/74, čl. 6. st. 2. – 3.

110 PZ/94, čl. 51. st. 3. – 4. i čl. 59. st. 1.

111 Kundih, B., Umjesto koncesijskih odobrenja uvedene dozvole, Stručni portal pomorsko dobro, https://www.pomorskodobro.com/umjesto-koncesijskih-odobrenja-uvedene-dozvole/ (pristup 3. lipnja 2024.).

112 PZ/94, čl. 72.; Pravilnik o načinu, uvjetima i visini naknada za izdavanje koncesijskih odobrenja, *Narodne novine*, br. 51/1996.

Stupanjem na snagu Pravilnika o plažama/95 uklonjena je opisana pravna praznina nedostatka specifične regulacije plaža (prijašnjih kupališta). Njime je zadržana prethodna distinkcija između prirodnog i uređenog kupališta,[113] a novost je što je zatečenim »korisnicima« uređenog kupališta propisana obveza da zatraže koncesiju (što je *de facto* oblik koncesije na zahtjev).[114] Izmjenom zakonskog izričaja eliminirana je i spomenuta nejasnoća iz ZPVDLP-a/74 o ograđivanju kupališta te je propisana obveza ograđivanja samo s morske strane.[115] Dakle, prema PZ-u/94 i Pravilniku o plažama/95, plaže su se morale ograđivati s morske strane, dok su se s kopnene strane mogle ograditi samo ako je to bilo predviđeno u ugovoru o koncesiji koji je omogućavao takve građevinske radove.[116]

Temeljni i najdugotrajniji propis koji je regulirao predmetnu materiju bio je ZPDML/03 u razdoblju od 2003. do 2023. godine, a derogiran je PZ/94 u svim odredbama koje ulaze u predmet interesa ovog rada, osim specifične odredbe o regulaciji plaža Pravilnikom o plažama/95 koji je ostao važeći sve do prestanka važenja ZPDML-a/03.[117] Međutim, ZPDML/03 nije mijenjao temeljni stvarnopravni status pomorskog dobra i plaža, kao ni definiciju pomorskog dobra.[118]

Pritom osobito važnu praktičnu problematiku predstavlja multidisciplinarno pitanje određivanja granica pomorskog dobra, odnosno morske obale prema ostatku kopna.[119] Koncentrirajući se na čisto pravne aspekte dotične materije, ističe se da granice pomorskog dobra do danas nisu precizno utvrđene i evidentirane u zemljišnoknjižnim evidencijama (ponajprije katastru). To u praksi rezultira nezakonitim izuzimanjem plaža kao dijelova pomorskog dobra iz opće upotrebe jer su ponegdje i dijelovi plaža obuhvaćeni zemljišnim česticama nad kojima je pogrešno uknjiženo privatno vlasništvo što uzrokuje pravnu nesigurnost svih involviranih subjekata.[120] Taj se problem prvi put pojavio za vrijeme SFRJ-a kada obveza uspostave jedinstvene granice pomorskog dobra i njezine evidencije u katastru, predviđena odredbama ZPVDLP-a/74, nije adekvatno provedena zbog nedostatka financijskih sredstava i otpora onih koji su protupravno prisvojili pomorsko dobro. Jedino je za područje omiške općine provedena minimalna

[113] Pravilnik o plažama/95, čl. 2. – 3.

[114] Pravilnik o plažama/95, čl. 4. st. 1.

[115] Pravilnik o plažama/95, čl. 3. st. 1.

[116] Pravilnik o plažama/95, čl. 3. st. 1.; PZ/94, čl. 60. – 63.

[117] ZPDML/03, čl. 121. t. 23. i čl. 123.

[118] PZ/94, čl. 48., čl. 49. i čl. 51.; ZPDML/03, čl. 3., čl. 5. i čl. 6.

[119] Iličić, V., Suvremene metode određivanja granice pomorskog dobra, *Ekscentar*, br. 7, 2005., str. 71-73.

[120] Vojković, G., Utvrđivanje granice pomorskog dobra…, *op. cit*., str. 527-528.

implementacija.[121] Ovdje spominjemo samo činjenicu da je pravna regulacija širine morske obale kao kopnene komponente pomorskog dobra doživljavala određene izmjene od osnutka RH do 2023. godine, posebno u vezi s polazišnom linijom za računanje njezine širine[122] i mogućnostima preciznog utvrđivanja.[123]

Što se tiče načina upotrebe i korištenja pomorskog dobra i kupališta, odnosno plaža, u opisanom je razdoblju također vidljiv progresivni razvoj regulacije. Tako ZPVDLP/74 spominje samo korištenje pomorskog dobra i kupališta (izuzev temeljne odredbe o pomorskom dobru kao dobru u društvenom vlasništvu u općoj upotrebi). Može se uočiti kako zakon dvojako koristi pravni pojam »korištenja«. Kako je vidljivo iz odredaba o kupalištima, »korištenje (dijela) pomorskog dobra« naziv je pravnog instituta sličnog današnjim koncesijama. S druge strane, isti izričaj može označavati i upotrebu u suvremenom građanskopravnom smislu riječi.[124] PZ/94 razlikuje opću i posebnu upotrebu te korištenje i gospodarsko korištenje pomorskog dobra i plaža,[125] no problematično je što zakon zapravo ne definira te pojmove. Opća upotreba i (obično) korištenje, prema našem mišljenju, trebali bi odgovarati građanskopravnom shvaćanju pojmova, dok posebna upotreba i gospodarsko korištenje predstavljaju prava koja se stječu koncesioniranjem i omogućavaju isključenje trećih od upotrebe ili korištenja tako koncesioniranog dijela pomorskog dobra, odnosno plaže.[126] Međutim, zakon definira samo posebnu upotrebu, i to negativnom definicijom, u odnosu na opću upotrebu i gospodarsko korištenje.[127] Naposljetku, tu je i već spomenuti institut koncesijskog odobrenja.[128]

Nasuprot tomu, uređenje pomorskog dobra i morske obale kao njegove kopnene komponente[129] iz ZPDML-a/03 također je predviđalo mogućnost opće i posebne upotrebe, mogućnost gospodarskog korištenja pomorskog dobra s ili bez prava gradnje na njemu te mogućnost naplatnog ograničenja ili isključenja opće upotrebe pomorskog dobra. Taj zakon preciznije definira navedene pojmove.

---

121 Ljubetić, S., Granice pomorskog dobra i lučkog područja – legislativno uređenje i problematika u praksi, *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, god. 60 (2021.), br. 175, str. 189.

122 ZPVDLP/74, čl. 3. t. 4.; PZ/94, čl. 50. st. 1.; ZPDML/03, čl. 4. st. 1. – 2.

123 ZPVDLP/74, čl. 3. t. 4.; PZ/94, čl. 50. st. 4.; ZPDML/03, čl. 4. st. 4.

124 ZPVDLP/74, čl. 1., čl. 3. t. 6. – 7., čl. 5. st. 1. i čl. 6. st. 1.

125 PZ/94, čl. 51. st. 2. – 4.

126 PZ/94, čl. 51. st. 3. i čl. 54.; Pravilnik o plažama/95, čl. 5.

127 PZ/94, čl. 51. st. 4.

128 PZ/94, čl. 72.

129 Vojković, G., Utvrđivanje granice pomorskog dobra…, *op. cit.*, str. 528, 540 i 552.

Tako opću upotrebu definira kao pravo svakog pojedinca da se pomorskim dobrom služi u skladu s njegovom prirodom i namjenom, posebnu upotrebu kao svaku upotrebu koja nije opća ni gospodarsko korištenje pomorskog dobra, a gospodarsko korištenje kao korištenje pomorskog dobra za obavljanje gospodarskih djelatnosti s ili bez korištenja postojećih sagrađenih objekata, odnosno s ili bez gradnje novih objekata na pomorskom dobru.[130] ZPDML/03 propisuje kako se zbog davanja pomorskog dobra na posebnu upotrebu ili gospodarsko korištenje pojedinim subjektima, na temelju zakonite koncesije, drugi subjekti mogu djelomično ili potpuno isključiti iz upotrebe ili korištenja. Međutim, takvo isključenje neće se primijeniti u slučajevima više sile ili nevolje na moru dok one traju.[131] S druge strane, poseban institut koncesijskog odobrenja predviđen je za obavljanje djelatnosti na pomorskom dobru koje ne isključuje niti ograničuje opću upotrebu pomorskog dobra.[132]

Što se tiče upravljanja, brige o zaštiti i odgovornosti za pomorsko dobro i kupališta, odnosno plaža, analizom odredaba relevantnih propisa u predmetnom razdoblju vidljivo je da je upravljanje tim objektima uvijek bilo u rukama javnopravnih subjekata, ali da je nadležnost konkretne razine javne vlasti u razdoblju do 2023. godine mijenjana tri puta. Prema ZPVDLP-u/74 upravljanje je bilo u isključivoj nadležnosti mjesno nadležne općine,[133] prema PZ-u/94 RH neposredno i/ili mjesno nadležne županije,[134] a prema ZPDML-u/03 RH neposredno ili posredstvom jedinica područne, odnosno lokalne samouprave, a posredno i privatnopravnih subjekata (koncesionara ili ovlaštenika koncesijskih odobrenja).[135] Prema našem mišljenju, takve znatne promjene nadležnosti za brigu o pomorskom dobru, koje su od isključive nadležnosti općina prešle na podijeljenu nadležnost između RH, samoupravnih jedinica i privatnopravnih subjekata, mogu ukazivati na nesnalaženje tadašnje javne vlasti u samostalnom osiguravanju kvalitetnog upravljanja jednim od najvrednijih nacionalnih resursa, kao i na svijest tadašnjeg zakonodavca o tome. To se djelomično može objasniti ratnim i postratnim okolnostima u državi, s obzirom na to da je stabilizacija regulacije nadležnosti došla tek nakon više od deset godina od osnutka RH, stupanjem na snagu ZPDML-a/03.

Nadalje, prethodno važeći ZPDML/03 ne sadržava odredbe kojima se definiraju plaže, nego u tom kontekstu upućuje na spomenuti Pravilnik o plažama/95

130 ZPDML/03, čl. 6. st. 3. – 5.

131 ZPDML/03, čl. 9. st. 1. – 2.

132 ZPDML/03, čl. 2. t. 6. i čl. 38. st. 1.

133 ZPVDLP/74, čl. 4. st. 3.

134 PZ/94, čl. 56. st. 1.

135 ZPDML/03, čl. 10. st. 1. – 3.

čije su odredbe i dalje vrijedile. Pritom i Pravilnik o plažama/95 predviđa mogućnost koncesioniranja prirodnih i uređenih plaža, kao i koncesionarovo posljedično, djelomično ili potpuno isključenje upotrebe i/ili gospodarskog korištenja za druge subjekte.[136]

U vezi s mogućim mjerama ograničavanja opće upotrebe pomorskog dobra, odnosno morske obale kao njihove kopnene komponente, ZPDML/03 (kao ni ZPVDLP/74 ni PZ/94) ne propisuje gornju i donju granicu raspoloživosti pomorskog dobra za opću upotrebu. Umjesto toga propisuje da se razmjeri, odnosno opseg i uvjeti posebne upotrebe, kao i gospodarskog korištenja koncesioniranog dobra uređuju odlukom i ugovorom o koncesiji u skladu s odredbama ZPDML-a/03 i propisa donesenih na temelju potonjeg.[137] Suštinski slične odredbe sadržavaju i ZPVDLP/74 i PZ/94.[138]

Slijedom navedenog proizlazi kako je ograničenje opće upotrebe pomorskog dobra u promatranom razdoblju bilo zakonski uređeno u skladu s ustavnim okvirom dobara od interesa za RH.[139] Ograđivanje i naplata pristupa kupalištima, odnosno plažama, u promatranom razdoblju nisu bili isključeni ni po jednom od triju mjerodavnih zakona, nego su ovisili o korisnikovim, odnosno koncesionarovim ovlastima iz ugovora o korištenju, odnosno o koncesiji na pomorskom dobru.[140] Međutim, iako su predmet takvih ugovora po navedenim zakonima mogle biti obje vrste kupališta, odnosno plaža, za ograđivanje i eventualnu naplatu ulaznica tijekom čitavog promatranog razdoblja bila su podobna samo uređena kupališta, odnosno plaže.[141]

3.3. Stečena prava na pomorskom dobru

Unatoč temeljnom pravilu o njihovoj stvarnopravnoj nesposobnosti, pregledom relevantnog zakonodavstva RH do danas proizlazi kako pomorsko dobro i plaže ipak nisu apsolutno, nego relativno i pretežito izuzete iz vlasničkopravnog

[136] Pravilnik o plažama/95, čl. 4. st. 1. – 2. Pritom, u vezi s koncesijama na plažama i upućivanje Pravilnika o plažama/95 na Pomorski zakonik ističemo kako je stupanjem na snagu ZPDML-a/03 djelomično derogirao oba propisa, odnosno (u slučaju Pravilnika o plažama/95 i izrijekom) ostavio ih na snazi u svim odredbama koje nisu s njim u suprotnosti (v. ZPDML/03, čl. 121. t. 23. i čl. 123.).

[137] ZPDML/03, čl. 16. st. 3.

[138] ZPVDLP/74, čl. 5.; PZ/94, čl. 60. st. 1.

[139] Ustav, čl. 52. st. 2.; ZPDML/03, čl. 9. st. 1.

[140] ZPDML/03, čl. 16. st. 3.

[141] ZPVDLP/74, čl. 3. t. 6. – 7.; Pravilnik o plažama/95, čl. 3. st. 1. – 2.

režima. Naime, dugo je bilo dvojbeno priznaju li se valjano stečena stvarna prava na njima,[142] a od nemogućnosti stjecanja novih prava posebnim su propisima predviđene iznimke (na primjer, pravo puta radi pristupa telekomunikacijskoj infrastrukturi kao zakonske služnosti koja može teretiti pomorsko dobro).[143]

Tako je ZPDML-om/03 bila propisana nevaljanost upisa stvarnih prava na nekretninama koje su pomorsko dobro, i to pod sljedećim uvjetima: 1) navedeno je vrijedilo samo za upise koji su provedeni do stupanja na snagu ZPDML-a/03 i 2) samo ako titular upisanog prava ne bi uspio dokazati pravovaljani način stjecanja tog prava.[144] Istodobno, postojeće propisno sagrađene ili stečene građevine na takvim nekretninama namijenjene stanovanju trebale su biti ostavljene titularima na besplatnu posebnu upotrebu dokle god služe stanovanju.[145] Također, ako bi se zbog promjene granica pomorskog dobra dio nekretnine u privatnom vlasništvu našao unutar njegovih granica, tada su se trebale primijeniti odredbe o izvlaštenju.[146]

Prema našem mišljenju, takvo je uređenje (bilo) problematično zbog nejasnoće oko valjanosti upisa stvarnih prava za koje se dokazala pravovaljanost stjecanja.[147] Za razliku od PZ-a/94, ZPDML/03 nije propisivao primjenu izvlaštenja niti je određivao koliko dugo i u kakvom statusu ostaje nositelj takvih prava na takvom zemljištu.[148] Ipak, iz odredbe o omogućavanju besplatne koncesije na pravovaljano stečenim dijelovima pomorskog dobra koji služe stanovanju proizlazi

---

142 Jug, J., Stvarna prava…, *op. cit.*, str. 279; PZ/94, čl. 1038. st. 1. – 3.

143 Zakon o elektroničkim komunikacijama, *Narodne novine*, br. 76/2022, čl. 5. st. 1. t. 58. Pritom je problematika stvarnopravne nesposobnosti pomorskog dobra došla do osobitog izražaja u pretvorbi društvenih poduzeća u vlasničkopravne kada su se u njihovoj imovini pronalazili i dijelovi pomorskog dobra, a čime je vlasničkopravni režim nad njima uspostavljan i ukidan u nizu sporova sve dok kasnija sudska praksa nije prestala dopuštati sve upise stvarnih prava na njima u skladu s odlukom Ustavnog suda RH iz 2009. godine. Vidi Jug, J., Stvarna prava…, *op. cit.*, str. 299-301 i Vuković, A., Ustavni sud Republike Hrvatske o pravima na pomorskom dobru, *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu*, god. 48 (2011.), br. 1, str. 131-132. Među daljnjim problemima Jug ističe izdavanje građevinskih dozvola za gradnju na nasipanim dijelovima pomorskog dobra i posljedičnu prodaju tako izgrađenih stanova, dok Vuković ističe problem namirivanja vjerovnika iz imovine stečajnog dužnika koja se nalazi na pomorskom dobru (v. Jug, J., Stvarna prava…, *op. cit.*, str. 298 i 303 i Vuković, A., Stečena prava na pomorskom dobru, *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu*, god. 46 (2009.), br. 2, str. 375).

144 ZPDML/03, čl. 118. st. 1.

145 ZPDML/03, čl. 118. st. 5.

146 ZPDML/03, čl. 118. st. 7.

147 Jug, J., Stvarna prava…, *op. cit.*, str. 285-286.

148 PZ/94, čl. 1038. st. 1.

da zakonodavac ipak ide za oduzimanjem takvih stvarnih prava (dakle, *de facto* izvlaštenje) i istodobno ga ublažava besplatnom koncesijom.[149] Međutim, i tada, ako se radi o izvlaštenju, smatramo kako takvo rješenje nije u skladu s Ustavom jer je pitanje hoće li takva besplatna koncesija biti dovoljna za ispunjenje zahtjeva za isplatu odgovarajuće naknade za izvlaštenje, s obzirom na to da se ne bi radilo o novčanoj naknadi.[150] Osim toga, suprotno načelu potpunosti zemljišnih knjiga, na titularu takvih prava bio je teret dokaza valjanosti upisa,[151] što je dodatno otežavalo njegovu poziciju jer upisani nositelji knjižnog prava ne moraju posebno dokazivati svoje stjecanje zato što su već upisani u zemljišnu knjigu na temelju rješenja o upisu.[152] PZ/94 predviđao je kvalitetnije rješenje propisivanjem izvlaštenja *ex officio* i naknadu bivšem vlasniku u obliku besplatne koncesije,[153] premda je izvlaštenje svakako isključeno u slučajevima u kojima je stjecanje bilo nemoguće, odnosno ako je upis od početka bio nevaljan jer je već u tom trenutku nekretnina bila pomorsko dobro.

3.4. Korištenje, koncesije i koncesijska odobrenja na pomorskom dobru

Slijedom prethodnih poglavlja, u promatranom se razdoblju izdvajaju tri osnovna pravna instituta gospodarskog iskorištavanja pomorskog dobra, odnosno plaža – ZPVDLP/74, PZ/94 i ZPDML/03. ZPVDLP/74 poznavao je korištenje pomorskog dobra, dok PZ/94 i ZPDML/03 poznaju koncesije za gospodarsko korištenje pomorskog dobra i koncesijska odobrenja na pomorskom dobru. Zamjetno je da, izuzev koncesijskih odobrenja, nositelj prava iz svakog od tih instituta može ograničiti ili isključiti treće osobe od upotrebe ili korištenja dotičnog

[149] ZPDML/03, čl. 119. st. 6.

[150] Ustav, čl. 50. st. 1.

[151] Gavella, N. *et. al*., *Stvarno pravo*, svezak 1., *op. cit*., str. 296; Jug, J., Stvarna prava…, *op. cit*., str. 295. Važeći Zakon o zemljišnim knjigama, *Narodne novine*, br. 63/2019, 128/2022 (u nastavku: ZZK/22) (čl. 8. st. 2.) i prethodni Zakon o zemljišnim knjigama, *Narodne novine*, br. 91/1996, 68/1998, 137/1999, 114/2001, 100/2004, 107/2007, 152/2008, 126/2010, 55/2013, 60/2013, 108/2017, 63/2019 (čl. 8. st. 2.).

[152] Jug, J., Stvarna prava…, *op. cit*., str. 296. Suprotno tomu, Ljubetić ističe kako zakonodavac nije, a niti je trebao specificirati moguće načine valjanog stjecanja, s obzirom na to da ih je već specificirao ZV/96 (v. Ljubetić, S., *Pomorsko dobro i zemljišne knjige, op. cit*., str. 108).

[153] PZ/94, čl. 1038. st. 1. Stoga je bitno i rješenje Vrhovnog suda Republike Hrvatske u revizijskom postupku kojim je sud ukinuo odluke općinskog i županijskog suda kojima se revidentici *de facto* nijekalo pravo na naknadu za oduzeto vlasništvo nad nekretninom te je vratio predmet na ponovno odlučivanje uz napomenu da ta nekretnina kao pomorsko dobro ne priječi revidenticu (uknjiženu vlasnicu) u ostvarivanju naknade za oduzeto zemljište. Vidi Skorupan Wolff, V., Izvlaštenje na pomorskom dobru, *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, god. 47 (2008.), br. 162, str. 198.

dijela pomorskog dobra ili plaža.[154] Također, svaki od navedenih pravnih instituta mogao se primijeniti i na plaže kao dijelove pomorskog dobra posebnog karaktera.

Govoreći općenito, pravni institut je koncesija specifična zbog nekoliko razloga. Prije svega, koncesije mogu služiti zadovoljavanju javnih i privatnih interesa,[155] a u literaturi prevladava i teza o njihovoj dvojnoj pravnoj prirodi. Naime, koncesija ima javnopravni značaj kao jednostrani akt javne vlasti kojim se određenom subjektu dopušta iskorištavanje određenog dobra, izvođenje određenih radova ili obavljanje određene djelatnosti,[156] ali isto tako ima i privatnopravni značaj jer se na temelju takve odluke sklapa ugovor o koncesiji u kojem bi, prema općim propisima obveznog prava, trebalo djelovati načelo koordinacije, odnosno ravnopravnosti ugovornih stranaka.[157] Međutim, prema važećem Zakonu o općem upravnom postupku (u nastavku: ZUP/09)[158] i važećem Zakonu o koncesijama (u nastavku: ZK/17),[159] ugovor o koncesiji predstavlja upravni ugovor, što ukazuje na to da davatelj koncesija ima djelomičnu nadređenost nad koncesionarom.[160] S druge strane, njezina osobita pravna priroda vidljiva je i u činjenici da koncesija kao subjektivno pravo imovinske naravi može stvarati i učinke slične stvarnim pravima zbog svoje dugotrajnosti i apsolutnog karaktera, omogućavajući koncesionaru isključenje svake neovlaštene treće osobe od intervencije u koncesionirano dobro dok traje njegova koncesija.[161]

Većina tih karakteristika vidljiva je i u ondašnjoj regulaciji pravnog instituta korištenja pomorskog dobra iz ZPVDLP-a/74, što ukazuje na suštinsku sličnost s pravnim institutom koncesija. Pretpostavka za sklapanje ugovora o korištenju pomorskog dobra, kao i za ugovor o koncesiji prema PZ-u/94 i ZPDML-u/03 jest prethodna pozitivna odluka (najčešće skupštinskog) organa javnopravnog subjekta koji upravlja tim dobrom.[162] Samim time, ugovori kojima se uspostavljaju

[154] ZPVDLP/74, čl. 5. – 10. i čl. 14.; PZ/94, čl. 54. i čl. 59. – 61.; ZPDML/03, čl. 16. – 22.

[155] Aviani, D., Zasebno korištenje…, *op. cit*., str. 127-128.

[156] Perkušić, A., Pomorsko (opće) dobro i na njemu osnovana prava u zemljišnim knjigama, *Naše more*, god. 52 (2005.), br. 1-2, str. 14.

[157] Klarić, P.; Vedriš, M., *Građansko pravo*, Narodne novine, Zagreb, 2014., str. 9. O problematici dvojne prirode pravnog instituta koncesija slično navode Šikić, M.; Staničić, F., Pravna narav ugovora o koncesiji, *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu*, god. 48 (2011.), br. 2, str. 419-424.

[158] *Narodne novine*, br. 47/2009, 110/2021 (čl. 153. st. 1. – 4.).

[159] *Narodne novine*, br. 69/2017, 107/2020 (čl. 5. t. 7. i 10.).

[160] Šikić, M.; Staničić, F., Pravna narav ugovora…, *op. cit*., str. 426 i 430.

[161] ZPDML/03, čl. 9. st. 1. – 2.

[162] Konkretno, općinske, odnosno gradske skupštine za korištenje prema ZPVDLP-u/74, županijske skupštine, Vlada ili Sabora RH za koncesiju (ovisno o trajanju) prema PZ-u/94, a

obje vrste odnosa predstavljaju upravne ugovore u kojima je javna vlast djelomično nadređeni suugovaratelj,[163] a korisnik, također, stječe pravo na dugoročno obavljanje gospodarske, sportske ili druge djelatnosti na obuhvaćenom dobru uz ovlaštenje isključivanja trećih osoba od upotrebe, odnosno korištenja.[164]

Stoga ZPDML/03 kao *lex specialis* definira koncesije na pomorskom dobru kao subjektivno imovinsko pravo kojim se dio pomorskog dobra djelomično ili potpuno isključuje iz opće upotrebe i daje na posebnu upotrebu ili gospodarsko korištenje fizičkim osobama registriranim za obavljanje obrta ili pravnim osobama, u skladu s prostornim planovima i na temelju ugovora o koncesiji na rok od pet do devedeset devet godina,[165] što suštinski vrijedi i prema PZ-u/94.[166]

Za pitanje koncesioniranja plaža u vrijeme ZPDML-a/03 osobito je važna i Uredba o postupku davanja koncesije na pomorskom dobru (u nastavku: Uredba o koncesijama/04).[167] U prilogu o plažama propisan je tablični način izračuna koncesijske naknade, ovisno o vrsti plaže dane u koncesiju za gospodarsko korištenje te ovlastima na naplatu ulaznica ili/i ograđivanja. Iz Uredbe o koncesijama/04 (donesene na temelju odredbe ZPDML-a/03)[168] jasno proizlazi kako je koncesijska naknada najniža za koncesije za gospodarsko korištenje prirodnih plaža (ne smiju se ograđivati niti naplaćivati ulaznice),[169] dok je najviša za koncesije za gospodarsko korištenje uređenih javnih plaža (smiju se ograđivati i

prema ZPDML-u/03, iznimno, općinske, odnosno gradske skupštine ako joj je županijska skupština povjerila tu ovlast. Vidi ZPVDLP/74, čl. 4. st. 3. i čl. 5.; PZ/94, čl. 56. st. 1. i čl. 62. st. 1. – 3.; ZPDML/03, čl. 20. st. 1. – 4. i čl. 21.

163 Aviani, D., Posebnosti upravnih ugovora i njihove sudske kontrole u hrvatskom pravu, *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu*, god. 50 (2013.), br. 2, str. 352-353. U davanju prava korištenja, na primjer, na kupalištima, javni interes dolazi do izražaja jer davatelj može »uskratiti« to pravo ako to, na primjer, zahtijeva opći interes ili ako korisnik ne izgradi građevine koje je bio ovlašten izgraditi – na uređenim kupalištima to su, na primjer, ograda uz obalu, kabine, tuševi i telefonske govornice. Iz toga proizlazi jasna prednost općeg (javnog) interesa nad privatnim interesom korisnika u tom pravnom odnosu, što znači da se pravo korištenja, prije svega, dodjeljuje radi ostvarenja općeg (javnog) interesa, a privatni interes ima prednost samo ako nije protivan tomu (v. ZPVDLP/74, čl. 3. t. 7. i čl. 17. t. 1. i 2.b).

164 ZPVDLP/74, čl. 6. st. 1. i čl. 8. st. 1.; PZ/94, čl. 54. st. 1.; ZPDML/03, čl. 16. st. 1. Što se tiče dugotrajnosti, ZPVDLP/74 ne propisuje ograničenja, dok koncesije, kako će biti prikazano u nastavku, traju do devedeset devet godina.

165 ZPDML/03, čl. 2. t. 5., čl. 16. st. 1. – 2. i čl. 20. st. 1.

166 PZ/94, čl. 54. st. 1., čl. 59. st. 1. – 4. i čl. 63.

167 *Narodne novine*, br. 23/2004, 101/2004, 39/2006, 63/2008, 125/2010, 102/2011, 83/2012, 10/2017.

168 ZPDML/03, čl. 119. t. 1.b) i 2.c); Uredba o koncesijama/04, preambula.

169 Uredba o koncesijama/04, prilog 2. »Plaže«.

naplaćivati ulaznice).[170] S time se dodatno potvrđuje prethodno iznesena teza o nemogućnosti ograđivanja i naplate ulaznica na prirodnim plažama.

Neke od koncesija za gospodarsko korištenje pomorskog dobra dodijeljene su prema ZPDML-u/03 i Uredbi o koncesijama/04 te su i dalje na snazi. Primjerice, hotelijerska tvrtka Maistra d.d. na zapadnoj obali Istre ima četiri trenutačno aktivne koncesije za gospodarsko korištenje plaža dodijeljene na dvadeset godina.[171] Od toga, na primjer, fiksni dio koeficijenta za obračun godišnje naknade za jednu od tih koncesija iznosi više od pet tisuća, za druge dvije više od trideset tisuća eura, a za četvrtu manje od sto tisuća eura.[172] Varijabilni dijelovi koeficijenta za prvu i četvrtu koncesiju iznose 2 %, a za drugu i treću 2,5 % i 4 % godišnjeg prometa te tvrtke. Stoga proizlazi da koncesijska naknada za gospodarsku djelatnost na plaži prema ZPDML-u/03 nije uvijek objektivno velika investicija, što bi se moglo očekivati s obzirom na veliku vrijednost pomorskog dobra i plaža.

S druge strane, pravni institut koncesijskog odobrenja specifičan je za stvarnopravno uređenje pomorskog dobra i oduvijek je bio predviđen posebnim propisima.[173] U zakonodavstvo RH prvi je put uveden izmjenama i dopunama PZ-a/94 tijekom svibnja 1996. godine[174] te je, kako navodi Kundih, trebao imati funkciju komplementarnu koncesijama jer se njime, za razliku od koncesija, ne može ograničiti i isključiti dio pomorskog dobra, poput plaža, iz opće upotrebe.[175] Međutim, u praksi se pokazalo da se institut počeo zloupotrebljavati tako da je efektivno supstituirao koncesije što je, osobito na plažama, dovodilo do ograničenja njihove opće upotrebe zbog velikog broja koncesijskih odobrenja

[170] *Ibid.*

[171] Podaci o koncesiji, M. d.d., https://servisi.fina.hr/regkonc/detalji.do?indeks=8 (pristup 1. lipnja 2024.); Podaci o koncesiji, M. d.d., https://servisi.fina.hr/regkonc/detalji.do?indeks=1 (pristup 1. lipnja 2024.); Podaci o koncesiji, M. d.d., https://servisi.fina.hr/regkonc/detalji.do?indeks=11 (pristup 1. lipnja 2024.); Podaci o koncesiji, M. d.d., https://servisi.fina.hr/regkonc/detalji.do?indeks=5 (pristup 1. lipnja 2024.).

[172] *Ibid.*

[173] Zaključak o specifičnosti instituta koncesijskih odobrenja za stvarnopravno uređenje pomorskog dobra proizlazi iz činjenice da ga predviđaju isključivo zakoni koji su uređivali ili uređuju materiju poput PZ-a/94 (čl. 72.a) i aktualnog ZPDML-a/03 (čl. 2. i 38.) i toj materiji specifična uredba, podzakonski propis koji definira pitanja visine naknade, postupka davanja koncesijskog odobrenja i popis djelatnosti za koje se ono može dati. Vidi Uredba o postupku davanja koncesijskog odobrenja na pomorskom dobru, *Narodne novine*, br. 36/2004, 63/2008, 133/2013, 63/2014 (čl. 1.) (u nastavku: Uredba/04). Vidi također Čović, S., Sporni aspekti dodjele koncesijskih odobrenja na pomorskom dobru u upravnosudskoj praksi, *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu*, god. 57 (2020.), br. 1, str. 214-215.

[174] Zakon o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika, *Narodne novine*, br. 43/1996 (čl. 4.).

[175] Kundih, B., Umjesto koncesijskih odobrenja…, *loc. cit.*; PZ/94, čl. 72. st. 1.

dodijeljenih za istu lokaciju.[176] Porast korištenja pravnog instituta koncesijskih odobrenja, kako navodi Kundih, djelomično je bio uzrokovan činjenicom da je ZPDML/03 izričito propisao kako se koncesija na pomorskom dobru ne može dodijeliti prije nego što njegova granica bude utvrđena i provedena u zemljišnim knjigama.[177] Zbog izrazito sporog postupka utvrđivanja tih granica, interesenti nisu mogli dobiti koncesiju.[178]

Definicija koncesijskih odobrenja ustalila se u promatranom razdoblju. ZPDML/03 ih definira kao temeljni akt kojim se fizičkim osobama registriranim za obavljanje obrta i pravnim osobama daje kratkoročno na korištenje kopnena i vodena komponenta pomorskog dobra za obavljanje djelatnosti koje ne isključuju niti ograničavaju njegovu opću upotrebu. To se čini na zahtjev[179] i uz plaćanje naknade propisane Uredbom/04 kao podzakonskim aktom Vlade Republike Hrvatske.[180] Stoga jedine bitne izmjene koncepcije koncesijskih odobrenja u odnosu na PZ/94 jesu povećavanje maksimalnog roka trajanja prava s jedne na pet godina i sužavanje potencijalnih nositelja, fizičkih osoba, samo na obrtnike. Te su izmjene uvedene ZPDML-om/03.[181]

Suprotno tomu, pitanje općeg uređenja koncesija u zakonodavstvu RH nešto je složenije. Ne ulazeći u razvoj tog instituta u zakonodavstvu RH, dovoljno je reći kako ga je od osnutka RH do danas uređivalo ukupno pet zakona,[182] uključujući i važeći ZK/17. Unatoč znatnim međusobnim razlikama smatramo kako usporedbom njihovih odredaba ipak proizlazi zaključak o suštinskom pravnom kontinuitetu dotičnog pravnog instituta tijekom čitavog razdoblja postojanja RH, a koji je pritom primarno služio eksploataciji osobito vrijednih prirodnih bogatstava podvrgnutih posebnom stvarnopravnom režimu.[183] Prema odredbama ZK-a/17, opći se pojam »koncesije« može definirati kao vremenski ograničeno, subjektivno imovinsko pravo koncesionara stečeno

[176] Kundih, B., Umjesto koncesijskih odobrenja…, *loc. cit.*

[177] ZPDML/03, čl. 7. st. 4.; Kundih, B., Umjesto koncesijskih odobrenja…, *loc. cit.*

[178] Kundih, B., Umjesto koncesijskih odobrenja…, *loc. cit.*

[179] ZPDML/03, čl. 2. t. 6. i čl. 38. st. 1. – 3.

[180] ZPDML/03, čl. 39. st. 1.; Uredba/04, čl. 1.

[181] PZ/94, čl. 72. st. 1.; ZPDML/03, čl. 38.

[182] To su: 1) Zakon o koncesijama, *Narodne novine*, br. 18/1990, 61/1991 (u nastavku: ZK/90), 2) Zakon o koncesijama, *Narodne novine*, br. 89/1992, 125/2008 (u nastavku: ZK/92), 3) Zakon o koncesijama, *Narodne novine*, br. 125/2008, 90/2011, 143/2012 (u nastavku: ZK/08), 4) Zakon o koncesijama, *Narodne novine*, br. 143/2012, 69/2017 (u nastavku: ZK/12) i 5) Zakon o koncesijama, *Narodne novine*, br. 69/2017, 107/2020.

[183] ZK/90, čl. 1. st. 1. – 2., čl. 2. st. 2. i čl. 6. st. 1.; ZK/92, čl. 1. st. 1. – 4., čl. 2. st. 1. – 2. i čl. 7. st. 1. – 2.; ZK/08, čl. 1., čl. 2. t. 5., čl. 3. st. 1. – 2. i čl. 4. st. 1. – 2.; ZK/12, čl. 2. i čl. 5. st. 1.

na temelju prethodno donesenog upravnog akta (odluke o davanju koncesije) i potom sklopljenog upravnog ugovora (ugovor o koncesiji). Tim pravom koncesionar stječe ovlast za naplatno gospodarsko korištenje općeg ili drugog dobra, ovlast za izvođenje radova ili ovlast za pružanje usluga od javnopravnog subjekta kao davatelja koncesije.[184] Pritom je odluka o davanju koncesije upravni akt koji se donosi, u pravilu, nakon provedenog javnog nadmetanja potencijalnih koncesionara i u korist najpovoljnije ponude, a iznimno, u taksativno navedenim slučajevima na zahtjev gospodarskog subjekta.[185] Ugovor o koncesiji je upravni ugovor redovito naplatnog, a iznimno besplatnog karaktera koji u pismenom obliku i na temelju odluke o davanju koncesije sklapaju davatelj koncesije i koncesionar radi pobližeg definiranja međusobnih prava i obveza.[186]

Usporedbom izloženog uređenja ističu se sljedeće supstancijalne sličnosti i razlike između pravnih instituta koncesija i koncesijskih odobrenja. Prije svega, kako navodi Čović, može se reći da koncesije i koncesijska odobrenja predstavljaju *sui generis* javnopravne institute kojima javna vlast (koncedent), bilo središnja ili lokalna, dozvoljava koncesionaru da iskorištava pomorsko dobro na temelju (upravnog) ugovornog odnosa.[187] S druge strane, koncesijama se uvijek predviđa ograničenje, a ponekad i isključenje koncesioniranog pomorskog dobra iz opće upotrebe, dok se koncesijskim odobrenjima nikada ne ograničava opća upotreba pomorskog dobra.[188] Objekt koncesijskih odobrenja mogu biti samo morska obala, unutarnje morske vode i teritorijalno more RH, dok je krug potencijalnih objekata koncesija znatno širi i obuhvaća sve vrste pomorskog dobra.[189] Također, koncesije su iznimno besplatne, dok su koncesijska odobrenja beziznimno naplatnog karaktera[190] i obično na kraći rok – koncesije mogu trajati od pet do devedeset devet godina, a koncesijska odobrenja najviše pet godina.[191] U skladu s tim, ne iznenađuje ni okolnost da koncesijsko odobrenje nije moglo biti pravna osnova za građenje na pomorskom dobru, za razliku od koncesija za posebnu upotrebu kojima se to moglo omogućiti.[192]

184 ZK/17, čl. 3. st. 1. – 5., čl. 5. t. 1. – 3., 7. i 10. i čl. 7. st. 1.

185 ZK/17, čl. 5. t. 10. i čl. 39. st. 1. – 4.

186 ZK/17, čl. 5. t. 8. i čl. 57. st. 1. – 2.

187 Čović, S., Sporni aspekti dodjele koncesijskih odobrenja…, *op. cit.*, str. 215.

188 ZPDML/03, čl. 16. st. 1., čl. 2. t. 6. i čl. 38. st. 1. – 3.

189 ZPDML/03, čl. 2. st. 1. t. 5., čl. 16. st. 1. i čl. 38. st. 2. t. 1. – 2.

190 ZPDML/03, čl. 118. st. 6., čl. 39. st. 1.; Uredba/04, čl. 13. st. 1.

191 ZPDML/03, čl. 20. st. 1. i čl. 38. st. 3.

192 ZPDML/03, čl. 19. st. 1. t. 1. – 2.

3.4.1. Subjekti, objekti, trajanje i evidencije

Kako je već spomenuto, krug potencijalnih objekata koncesija i koncesijskih odobrenja na pomorskom dobru razlikuje se širinom. Objekt koncesije na pomorskom dobru može biti bilo koji dio njegove pomorske, podmorske ili kopnene komponente,[193] dok objekt koncesijskog odobrenja može biti samo morska komponenta i određeni dijelovi kopnene komponente, poput morske obale i plaže, unutarnjih morskih voda i teritorijalnog mora RH, ali ne i morske luke.[194] U svakom slučaju, plaže mogu biti objektom i koncesije i koncesijskog odobrenja, ali su osobito atraktivne za koncesijska odobrenja. Važno je napomenuti kako su u skladu s odredbama PZ-a/94,[195] *mutatis mutandis* primjenjive i odredbe ZPVDLP-a/74 koje se odnose na potencijalne objekte prava korištenja pomorskog dobra, osobito kupališta.[196]

Temeljni subjekti koncesijskog pravnog odnosa su koncedent (davatelj koncesije) i koncesionar (ovlaštenik koncesije), dakle stranke u ugovoru o koncesiji.[197] Pritom je davatelj koncesije mogao biti samo javnopravni subjekt, dok je ovlaštenik koncesije mogao biti javnopravni ili privatnopravni subjekt (pravna osoba ili fizička osoba – obrtnik) pod uvjetom da kumulativno ispunjava zakonske uvjete propisane ovisno o vrsti koncesije.[198] Tako se koncesija za gospodarsko korištenje pomorskog dobra mogla dati pravnoj ili fizičkoj osobi pod sljedećim uvjetima: 1) da je registrirana za obavljanje gospodarske djelatnosti za koju se traži koncesija, 2) da raspolaže odgovarajućim kompetencijama za ostvarenje te koncesije, 3) da ima jamstvo ispunjenja plana i programa ostvarenja koncesije, 4) da nema nepodmirenih obveza iz prijašnjih koncesija, 5) da joj do tada nije oduzimana koncesija zbog kršenja zakonskih ili ugovornih obveza i 6) da do tada nije neovlašteno gospodarski koristila pomorsko dobro niti ga oštetila, a da potom nije naknadila štetu.[199]

Ovdje valja uočiti kako je takva regulacija (koja se tiče subjekata koncesijskog pravnog odnosa) znatno opširnija i razrađenija u usporedbi s onom iz prethodnog PZ-a/94 što, prema našem mišljenju, ponovno ukazuje na povećanu svijest zakonodavca o potrebi zaštite pomorskog dobra od opasnosti komercijalizacije.

193 ZPDML/03, čl. 16. st. 1.

194 ZPDML/03, čl. 39. st. 2.

195 PZ/94, čl. 16. st. 1. i čl. 38. st. 2.

196 ZPVDLP/74, čl. 5. – 6.

197 ZPDML/03, čl. 25. st. 1.

198 ZPDML/03, čl. 16. i čl. 17.

199 ZPDML/03, čl. 17. st. 1. – 3. i čl. 30. st. 1.

Na primjer, PZ/94 nije sadržavao odredbe o nužnim uvjetima za potencijalnog koncesionara, pa su se primjenjivale odredbe ZK/92 kao općeg propisa koji sadržava rudimentarnu odredbu o obvezi davatelja koncesije (tada Vlada RH) da prosuđuje (osobito) poslovni udjel ponuđača, njegovu sposobnost za ostvarivanje koncesije, povoljnost njegove ponude te utjecaj na očuvanje i zaštitu okoliša.[200] Također, isto se može reći i za ZPVDLP/74 koji bez navođenja posebnih uvjeta za potencijalne korisnike pomorskog dobra, odnosno kupališta, navodi da to mogu biti pravne osobe, državni organi ili građani – fizičke osobe.[201]

Nasuprot tomu, koncesija za posebnu upotrebu pomorskog dobra i plaža prema ZPDML-u/03 mogla se dodijeliti fizičkoj ili pravnoj osobi na njezin zahtjev i za vrlo specifične svrhe, na primjer, za gradnju specifičnih objekata na pomorskom dobru ili za nastavak stanovanja, odnosno obavljanja gospodarske djelatnosti na dijelu pomorskog dobra na kojem je do stupanja na snagu ZPDML/03 pravovaljano stečeno stvarno pravo.[202] Za prvu od tih kategorija, koncesija se mogla dodijeliti za gradnju: 1) građevina namijenjenih obavljanju neprofitnih djelatnosti i 2) građevina civilne, upravne i vojne infrastrukture.[203] Suprotno tomu, u drugoj kategoriji razlikujemo koncesije koje se dodjeljuju za: 1) nastavak stanovanja i/ili obavljanje gospodarske djelatnosti u objektima sagrađenima na temelju prethodno pravovaljano stečenog stvarnog prava na pomorskom dobru (očito kako se novim zakonom ne bi ugrozili titulari stečenih prava stambeno i/ili gospodarski)[204] ili 2) nastavak upotrebljavanja objekta sagrađenog na pomorskom dobru u neprofitne svrhe.[205] S druge strane, kako je već spomenuto, ZPVDLP/74 poznaje samo pojam korištenja, dok PZ/94 poznaje pojmove opće i posebne upotrebe te korištenja i gospodarskog korištenje pomorskog dobra i plaža, ali ih definira minimalno.[206]

Subjekt davatelja koncesije prema ZPDML-u/03 razlikovao se s obzirom na vrstu koncesije i njezino trajanje, pri čemu je bila uočljiva nadređenost jedinica područne (regionalne) samouprave nad jedinicama lokalne samouprave. Prema tadašnjem uređenju, županijska skupština davala je koncesije za gospodarsko korištenje pomorskog dobra na rok od najviše dvadeset godina te za gradnju ili korištenje građevina od važnosti za dotičnu županiju. S druge strane, Vlada RH

[200] ZK/92, čl. 4. st. 1.

[201] ZPVDLP/74, čl. 3. t. 3.

[202] ZPDML/03, čl. 17. st. 2., čl. 19. st. 1. t. 1. – 2. i čl. 118. st. 5. – 7.

[203] ZPDML/03, čl. 17. st. 2. i čl. 19. st. 1. t. 1. – 2.

[204] ZPDML/03, čl. 118. st. 6. – 7.

[205] ZPDML/03, čl. 118. st. 5.

[206] Vidi *supra* poglavlje 3.2.

davala je koncesije za gospodarsko korištenje pomorskog dobra s pravom korištenja ili gradnje građevina od važnosti za RH na rok do pedeset godina, a na više od pedeset godina uz suglasnost Hrvatskog sabora. Koncesije su se posebno davale za gradnju građevina od važnosti za RH koje zahtijevaju velika ulaganja i čiji se ukupni gospodarski učinci ne mogu ostvariti u manje od pedeset godina.[207] Iznimno, uz suglasnost Vlade RH i na zahtjev ovlaštenika koncesije, županijska skupština mogla je produžiti rok trajanja koncesije za gospodarsko korištenje ili za gradnju, odnosno korištenje građevina od važnosti za tu županiju najviše na trideset godina ako takvo produženje opravdavaju nove gospodarske investicije ili ako bi nastupila viša sila. Također, Vlada RH mogla je iznimno, na zahtjev ovlaštenika, produžiti koncesiju za gospodarsko korištenje s pravom gradnje ili korištenja građevina od važnosti za RH na rok od šezdeset godina.[208] Nasuprot tomu, jedinice lokalne samouprave (gradovi ili općine) mogle su preuzeti ulogu davatelja koncesije samo ako bi županijska skupština, županiji kojoj pripada, na zahtjev njihova predstavnička tijela i na temelju prijedloga župana donijela odluku kojom bi se toj jedinici lokalne samouprave prenijela ovlast davanja koncesija na njezinu području.[209] Također, kako je već rečeno, Ministarstvo financija RH vodi elektroničku evidenciju o svim dodijeljenim koncesijama putem Registra koncesija koji do danas broji ukupno tisuću osamsto dvadeset jednu koncesiju na pomorskom dobru.[210]

S druge strane, kako je već spomenuto, ZPVDLP/74 propisuje isključivu nadležnost općinske i, logično, gradske skupštine za davanje koncesije na pomorskom dobru i kupalištima na svom području, ali je za svaku gradnju na tim objektima bila potrebna prethodna suglasnost nadležnog organa Jugoslavenske ratne mornarice i lučke kapetanije.[211] Također, previđeno je i obvezno vođenje tzv. katastra pomorskog dobra u koji su se upisivali podaci o česticama pomorskog dobra, objektima na njima i podaci o pravima na njima.[212] Međutim, ta odredba nije zaživjela u praksi jer, kako je već spomenuto, granice pomorskog dobra do danas nisu u potpunosti određene.[213] Stupanjem na snagu PZ-a/94 došlo

[207] ZPDML/03, čl. 20. st. 2. – 4. Pritom se građevinama od važnosti za RH smatraju one građevine koje su određene propisima iz područja prostornog uređenja, dok se sve ostale građevine smatraju građevinama od važnosti za županiju (v. ZPDML/03, čl. 20. st. 5.).

[208] ZPDML/03, čl. 22.

[209] ZPDML/03, čl. 21. st. 1.

[210] Ministarstvo financija, Registar koncesija, dostupno na https://t.ly/kR-J (pristup 18. travnja 2023.).

[211] ZPVDLP/74, čl. 5. i 12.

[212] ZPVDLP/74, čl. 22.

[213] Ljubetić, S., Granice pomorskog dobra…, *loc. cit.*

je do prenošenja te ovlasti na županijske skupštine, Vladu RH i Sabor RH, što je donekle usporedivo s tada predstojećom regulacijom iz ZPDML-a/03. Tako županijska skupština donosi odluku o koncesijama trajanja do četiri godine, ali to čini uz prethodno mišljenje općinskog, odnosno gradskog poglavarstva na čijem je području konkretno dobro (ako koncesija ne uključuje gradnju teško uklonjivih objekata) ili uz prethodno mišljenje nadležnog ministarstva (ako uključuje gradnju takvih objekata).[214] Naposljetku, koncesije na razdoblje od dvanaest do trideset tri godine daje Vlada RH, Sabor RH na duže razdoblje.[215]

Nadalje, prema ZPDML-u/03, davatelj koncesijskog odobrenja mogla je biti samo jedinica lokalne samouprave, odnosno njezino peteročlano vijeće za dodjelu koncesijskih odobrenja (u nastavku: Vijeće), imenovano po lokalnom predstavničkom tijelu. Vijeće je imalo ovlasti dodijeliti koncesijska odobrenja za obavljanje djelatnosti s popisa Vlade RH pravnim i fizičkim osobama registriranim za obavljanje obrta.[216] Koncesijska odobrenja mogla su se dodijeliti najviše na pet godina,[217] a dionici takvog pravnog odnosa zakonski su imenovani tako da je izdavatelj koncesijskog odobrenja uvijek bilo Vijeće, dok je korisnik koncesijskog odobrenja mogla biti pravna osoba ili obrtnik registriran za obavljanje predmetne djelatnosti tog koncesijskog odobrenja.[218] Različito od registra koncesija koji se vodi za cijelu RH, Vijeće svake jedinice lokalne samouprave moralo je voditi vlastitu evidenciju koncesijskih odobrenja koje nisu bile javno dostupne.[219] Naposljetku, isto je uređenje uočljivo i ovdje u relevantnim odredbama PZ-a/94, uz prethodno spomenute minimalne razlike.[220]

Međutim, Uredbom o koncesijama koja je i dalje na snazi[221] predviđa se i potkoncesioniranje čime se dodaje treći subjekt u strukturu koncesijskog pravnog odnosa.[222] Tako ovlaštenik koncesije koji iz opravdanih razloga više ne može u cijelosti izvršavati svoja ugovorna prava i obveze, odnosno smatra kako

[214] ZPVDLP/74, čl. 61. st. 1. – 2. i čl. 62. st. 1.

[215] ZPVDLP/74, čl. 62. st. 1. – 3.

[216] ZPDML/03, čl. 39. st. 1. – 3.

[217] ZPDML/03, čl. 38. st. 3.

[218] ZPDML/03, čl. 38. st. 1. i čl. 39. st. 2.; Uredba o postupku davanja koncesijskog odobrenja na pomorskom dobru, *Narodne novine*, br. 36/2004, 63/2008, 133/2013, 63/2014, 83/2023 (čl. 7. st. 1. i čl. 12.).

[219] ZPDML/03, čl. 3. st. 1.

[220] PZ/94, čl. 72.

[221] Stupanjem na snagu ZPDML-a/23 njezina je primjena produžena do donošenja novih podzakonskih akata (ZPDML/23, čl. 231. st. 1.).

[222] Uredba o koncesijama, čl. 6. st. 1.

bi obavljanje koncesije tako bilo učinkovitije, može pisanim putem predložiti davatelju koncesije davanje dijela svoje koncesije u potkoncesiju pravnoj osobi ili obrtniku koji ispunjava zakonske uvjete za dobivanje koncesije.[223] Ako davatelj koncesije prihvati ovlaštenikov prijedlog, sklopit će se ugovor o potkoncesiji između ovlaštenika koncesije (koncesionara) i potkoncesionara.[224] Dakle, proizlazi da je, uz koncesionara i koncedenta kao temeljne subjekte koncesijskog pravnog odnosa, moguće da dijelom strukture iznimno postane i potkoncesionar pod uvjetima koje propisuje Uredba o koncesijama na temelju općeg okvira postavljenog odredbama ZPDML-a/03.[225]

Suprotno tomu, ZPVDLP/74 za institut korištenja pomorskog dobra, odnosno kupališta, ne poznaje institut analogan potkoncesiji te izričito isključuje mogućnost prijenosa tog prava na drugi subjekt.[226] S druge strane, PZ/94, također, ne sadržava odredbe o potkoncesioniranju, ali ga ne zabranjuje, nego dopušta mogućnost prijenosa koncesije na drugog subjekta uz prethodno i izričito odobrenje davatelja koncesije.[227] Međutim, ni ZK/92 kao *lex generalis* nema odredbe o potkoncesioniranju, pa je jedina pravna osnova za eventualnu mogućnost potkoncesioniranja upravo u citiranoj odredbi PZ-a/94. Pritom smatramo kako bi davatelj koncesije trebao odobriti prijenos koncesije s prvotnog na novog koncesionara samo ako potonji udovoljava uvjetima koji bi se inače tražili za koncesionara, pri čemu su ti uvjeti, kao što je već spomenuto, tada bili znatno manje regulirani nego za vrijeme ZPDML-a/03.

3.4.2. Postupak (iz)davanja

Osnove postupka davanja koncesija te (iz)davanja koncesijskih odobrenja prema ZPDML-u/03 bile su definirane odredbama samog zakona, dok su preciznije odredbe sadržavale Uredba o koncesijama/04 i Uredba o postupku davanja koncesijskog odobrenja na pomorskom dobru[228] (do daljnjeg na snazi).[229] Postupak se u bitnome provodio ili na temelju javnog prikupljanja ponuda (javnog natječaja) ili na zahtjev potencijalnog koncesionara, odnosno korisnika

[223] Uredba o koncesijama, čl. 4. st. 1. i čl. 6. st. 1. – 2. i 4.; ZPDML/03, čl. 17. st. 3.

[224] Uredba o koncesijama, čl. 6. st. 3. – 4.

[225] ZPDML/03, čl. 35.

[226] ZPVDLP/74, čl. 14.

[227] PZ/94, čl. 59. st. 4.

[228] *Narodne novine*, br. 36/2004, 63/2008, 133/2013, 63/2014.

[229] Stupanjem na snagu ZPDML-a/23 njezina je primjena produžena do donošenja novih podzakonskih akata (ZPDML/23, čl. 231. st. 2.).

koncesijskog odobrenja. Koncesijsko odobrenje daje se samo na zahtjev, dok kod koncesije (ovisno o vrsti) obje inačice dolaze u obzir.[230] Tako se u skladu s navedenim podzakonskim propisima koncesije za gospodarsko korištenje pomorskog dobra mogu dati samo na temelju provedenog javnog natječaja, odnosno javnog prikupljanja ponuda,[231] dok se koncesije za posebnu upotrebu pomorskog dobra i besplatne koncesije bivših stvarnopravnih ovlaštenika na dijelovima pomorskog dobra koji služe stanovanju daju na zahtjev potencijalnog koncesionara.[232]

Ne ulazeći u detaljnu analizu postupka davanja koncesije za gospodarsko korištenje pomorskog dobra, važno je istaknuti kako je bit postupka davanja takvih koncesija na temelju javnog prikupljanja ponuda upravo u odabiru najpovoljnije ponude prema nizu kriterija definiranih odlukom davatelja koncesije o javnom prikupljanju ponuda.[233] Osim ekonomskih kriterija, kao što su visina ponuđene naknade za koncesiju te solventnost i likvidnost ponuditelja, u obzir se neizostavno uzimaju i ekološki, socijalni te regionalno-razvojni kriteriji. Na primjer, u slučaju tih ponuda, prednost se daje ponuditelju sa sjedištem na otoku.[234] Dakle, davanjem koncesije za gospodarsko korištenje pomorskog dobra, davatelj koncesije nastoji što bolje »unovčiti« ekonomski potencijal određenih dijelova pomorskog dobra uz istodobno očuvanje okoliša, krajobraza i samog dobra te uz poštovanje interesa lokalnog stanovništva.

Nasuprot tomu, bit postupka davanja koncesije za posebnu upotrebu pomorskog dobra prema tadašnjim propisima bila je sasvim drugačija. Takvim pojednostavljenim davanjem koncesije za posebnu upotrebu pomorskog dobra, davatelj koncesije ili zakonodavac nastoji potaknuti obavljanje neprofitnih društveno korisnih djelatnosti na pomorskom dobru (na primjer, gradnja kulturno-umjetničkih, sportskih ili zdravstvenih objekata i sl.) ili izgradnju infrastrukture (na primjer, cesta, pruga itd.).[235] Zbog toga se propisuje plaćanje tek simbolične naknade za koncesiju, osim ako se radi o koncesiji za gradnju vodovodne, kanalizacijske, energetske i telefonske infrastrukture za koju se naknada određuje kao za koncesiju danu za gospodarsko korištenje pomorskog dobra.[236]

---

230 ZPDML/03, čl. 17. st. 1. – 2. i čl. 38. st. 3.; Uredba o koncesijama, čl. 12. – 15., čl. 25., čl. 31. i čl. 40.; Uredba o koncesijskih odobrenjima, čl. 6. st. 1.

231 Uredba o koncesijama, čl. 12.

232 Uredba o koncesijama, čl. 25.; ZPDML/03, čl. 118. st. 6.

233 Uredba o koncesijama, čl. 14. st. 1. – 2. i 4.

234 ZPDML/03, čl. 23.; Uredba o koncesijama, čl. 19. st. 3., čl. 21. i čl. 22.

235 ZPDML/03, čl. 19.

236 ZPDML/03, čl. 28. st. 3.

Omogućavanje besplatne koncesije za posebnu upotrebu pomorskog dobra titularima pravovaljano stečenih stvarnih prava na pomorskim dobrima koja služe stanovanju i/ili obavljanju gospodarske djelatnosti, zakonodavac očito nastoji ublažiti nepovoljne učinke gubitka tih stvarnih prava.[237] Kao što je već spomenuto, konstrukcija koncesije na vlastitoj stvari ne može postojati,[238] pa ta besplatna koncesija očito izražava namjeru zakonodavca da ukine valjano stečena stvarna prava na pomorskom dobru u skladu s temeljnim pravilom o njihovoj stvarnopravnoj nesposobnosti.[239]

Što se tiče prethodno važećih propisa, ističemo kako je postupak davanja prava korištenja prema ZPVDLP-u/74 bio definiran rudimentarno sa samo nekoliko odredaba koje nisu regulirale pitanje inicijative u pokretanju postupka.[240] S druge strane, PZ/94 precizno određuje da se koncesija na vrijeme kraće od četiri godine, koja ne uključuje gradnju čvrstih objekata koji se teško uklanjaju, daje na zahtjev, dok se u suprotnom slučaju koncesije dodjeljuju na temelju javnog prikupljanja ponuda.[241]

Nadalje, smatramo kako iz opisane zakonske regulacije proizlazi da su instituti prava korištenja, odnosno koncesije za gospodarsku upotrebu pomorskog dobra i koncesijskog odobrenja očito namijenjeni obavljanju različitih razina poduzetničke aktivnosti na pomorskom dobru, dok su za obavljanje neprofitnih i društveno korisnih djelatnosti predviđene koncesije za posebnu upotrebu. Preciznije, smatramo da koncesija za gospodarsko korištenje pomorskog dobra i plaža po svojoj prirodi predstavlja mnogo veću investiciju te odgovornost za veći prostor pa je podobnija za veće tržišne aktere od malih i mikro poduzetnika kojima, upravo zbog suprotnih razloga, više odgovara institut koncesijskog odobrenja. Naime, osim što se dodjeljuje (kako je spomenuto) u višestruko bržem

[237] ZPDML/03, čl. 118. st. 6.

[238] Ovdje ističemo kako tezu o nemogućnosti postojanja koncesije na vlastitoj stvari iznosimo svjesni činjenice da prema važećem Zakonu o rudarstvu, *Narodne novine*, br. 56/2013, 14/2014, 52/2018, 115/2018, 98/2019, 83/2023 (u nastavku: ZORUD/13), vlasnik nekretnine u kojoj je otkriveno rudno blago nije njegov vlasnik i ne smije ga eksploatirati bez ovlaštenja iz dobivene koncesije za eksploataciju mineralnih sirovina, pa naizgled proizlazi da je moguća koncesija na vlastitoj nekretnini. Međutim, u opisanom slučaju, RH je *ex lege* vlasnik svakog rudnog blaga na svom teritoriju pa nema koncesije vlasnika nekretnine na pojedinom dijelu svoje nekretnine, nego samo koncesije tog vlasnika na tuđem rudnom blagu koje se nalazi u njegovoj nekretnini i koje je od nje pravno različito, što predstavlja iznimku od načela pravnog jedinstva nekretnine (lat. *superficies solo cedit*) iz ZV-a/96, čl. 9. st. 1. (v. ZORUD/13, čl. 4. st. 2. i čl. 11. st. 6.).

[239] ZPDML/03, čl. 5. st. 2.

[240] ZPVDLP/74, čl. 5.

[241] PZ/94, čl. 61. st. 1. – 2.

postupku, koncesijsko odobrenje nužno obuhvaća manji prostor, a time i manju odgovornost za, na primjer, održavanje tog dijela pomorskog dobra, odnosno plaža, kroz znatno kraće vrijeme.[242] To poduzetniku pruža veću slobodu i manje opterećenje u poslovanju. Također, poduzetnik može koncesijskim odobrenjem preliminarno istražiti mikrotržište radi minimiziranja rizika od eventualnih nepoznanica prije upuštanja u koncesiju kao daleko dugotrajniji pravni odnos. S druge strane, koncesija za posebnu upotrebu zapravo predstavlja oblik subvencioniranja obavljanja neprofitnih i društveno korisnih djelatnosti na pomorskom dobru, odnosno plažama. Osim za gradnju infrastrukturnih građevina za nju je propisano plaćanje naknade u simboličkom iznosu.[243] Prema našem mišljenju, zakonodavac daje prilično znatan prilog za obavljanje takvih neprofitnih aktivnosti omogućavajući takvim koncesionarima, među ostalim, pristup plažama (kao jedne od najatraktivnijih lokacija u državi) po simboličnoj cijeni.

3.4.3. Prestanak i zaštita

Prema odredbama ZPDML-a/03 koncesija prestaje: 1) istekom roka na koji je dana, 2) odreknućem ovlaštenika prije isteka roka na koji je dana, 3) smrću ovlaštenika ili prestankom postojanja ovlaštenika ako pravni sljednici u roku od šest mjeseci od tada ne zatraže potvrdu koncesije, 4) oduzimanjem koncesije i 5) sporazumnim raskidom ugovora o koncesiji[244] i djelomičnim ili potpunim opozivom koncesije u interesu RH.[245] Također, koncesija po odredbama ZPDML-a/03 prestaje ispunjenjem eventualnih dodatnih uvjeta iz ugovora o koncesiji, kao i raskidom ugovora o koncesiji zbog javnog interesa[246] te jednostranim raskidom davatelja koncesije jer je ugovor o koncesiji upravni ugovor.[247]

Ovlaštenikovi pravni sljednici, odnosno nasljednici mogli su prema odredbama ZPDML-a/03 (pod uvjetom potvrde davatelja koncesije) stupiti na mjesto ovlaštenika te koncesije samo ako ispunjavaju zakonske uvjete za dobivanje koncesije.[248] Davatelj koncesije može oduzeti koncesiju ovlašteniku ako: 1) ne izgradi građevine za čiju izgradnju mu je dana koncesija, 2) ne pridržava se zakonskih i podzakonskih propisa za njezino izvršavanje ili ne provodi uvjete

[242] ZPDML/03, čl. 10. st. 2. i čl. 38. st. 3.

[243] ZPDML/03, čl. 28. st. 3.

[244] ZPDML/03, čl. 31. st. 1. i čl. 32. st. 2.

[245] ZPDML/03, čl. 29. st. 1.

[246] ZK/17, čl. 70.

[247] ZUP/09, čl. 153. st. 1. – 4.; ZK/17, čl. 5. t. 7. i 10.

[248] ZPDML/03, čl. 32. st. 3. – 4.

koncesije, 3) ne iskorištava koncesiju ili ju iskorištava suprotno svrhama za koje mu je dana ili preko dopuštene mjere, 4) na predmetnom pomorskom dobru izvrši radnje koje ugovor o koncesiji ne dopušta ili koje su suprotne odobrenom projektu i 5) neuredno plaća naknadu za koncesiju, odnosno ako ju ne plati dvaput uzastopce.[249] Pritom se ističe kako podređenost koncesionara javnopravnom suugovaratelju proizlazi zbog oduzimanja koncesije, na primjer, djelomični ili potpuni opoziv koncesije u interesu RH izražava subordiniranost koncesionara koncedentu, ali i Hrvatskom saboru kao subjektu koji formalno nije dio strukture pravnog odnosa koncesije.[250]

Pregledom i usporedbom analognih odredaba ZPVDLP-a/74 o pravu korištenja pomorskog dobra i plaža vidljivo je da je taj zakon poznavao gotovo iste razloge prestanka prava, na primjer, s tom razlikom da univerzalni pravni sljednici inicijalnog korisnika nisu mogli preuzeti korištenje dotičnog dijela pomorskog dobra, odnosno plaže.[251] S druge strane, slično vrijedi i za odredbe PZ-a/94 o prestanku i oduzimanju koncesije na pomorskom dobru, odnosno plaži, osim što taj zakon poznaje i preuzimanje koncesije od univerzalnih pravnih sljednika neposrednog prijašnjeg koncesionara, što je regulirano gotovo identično kao i u ZPDML-u/03.[252]

Posebne odredbe o prestanku koncesijskog odobrenja nisu postojale ni u PZ-u/94 ni u ZPDML-u/03, kao ni u Uredbi o koncesijskim odobrenjima. Međutim, smatramo kako bi se odredbe o prestanku koncesija trebale *mutatis mutandis* primijeniti i na pitanje prestanka koncesijskih odobrenja kao što je to bio slučaj sve do stupanja na snagu ZPDML-a/03,[253] konkretno, prema odredbama Pravilnika o načinu, uvjetima i visini naknada za izdavanje koncesijskih odobrenja iz 1996. godine (u nastavku: Pravilnik o koncesijskim odobrenjima)[254] kao podzakonskog propisa podređenog i Uredbi o koncesijskih odobrenjima i ZPDML-u/03.[255] Budući da je Pravilnik o koncesijskim odobrenjima u vezi s pitanjima prestanka koncesijskih odobrenja upućivao na odgovarajuću primjenu odredaba o prestanku koncesija prema nekada važećem PZ-u/04,[256] valja zaključiti kako su se na odgovarajući način trebale primijeniti mjerodavne odredbe ZPDML-a/03.

[249] ZPDML/03, čl. 30.

[250] ZPDML/03, čl. 29. st. 1.

[251] ZPVDLP/74, čl. 15. i čl. 17.

[252] PZ/94, čl. 67. i čl. 69. – 70.

[253] Bolanča, D., Koncesijska odobrenja na pomorskom dobru – *de lege lata* i *de lege ferenda*, *Pomorski zbornik*, god. 38 (2000.), br. 1, str. 166-167.

[254] *Narodne novine*, br. 51/1996, 18/1999, 23/2003, 43/2003, 46/2003, 158/2003.

[255] Pravilnik o koncesijskim odobrenjima, čl. 14. st. 3.

[256] Pravilnik o koncesijskim odobrenjima, čl. 14. st. 3.; PZ/04, čl. 67. – 71.

Kod zaštite prava iz dobivene koncesije, odnosno koncesijskog odobrenja, u obzir dolazi primjena posjedovne i obveznopravne zaštite na temelju općih pravila iz odredaba ZV-a/96 i Zakona o obveznim odnosima (u nastavku: ZOO/05)[257] jer ZPDML/03 nije sadržavao odredbe o zaštiti prava ovlaštenika koncesije, odnosno korisnika koncesijskog odobrenja. Pritom je potrebno jasno razlikovati sredstva pravne zaštite koja su na raspolaganju takvim ovlaštenicima u odnosu na davatelja koncesije, odnosno koncesijskog odobrenja, od onih koja su mu na raspolaganju prema trećim osobama. U potonjem slučaju, iako je pomorsko dobro (osim u iznimnim situacijama) stvarnopravno nesposobna stvar, nad njim je moguće ostvariti posjed jer to nije (stvarno) pravo, nego pravno relevantna faktična vlast nad stvari koja ima određene pravne učinke,[258] uključujući i vremenski ograničeno pravo na posjedovnu zaštitu. Posjednik ima pravo štititi svoj posjed od samovlasnog smetanja unutar subjektivnog roka od trideset dana od dana saznanja za čin smetanja i osobu smetatelja, odnosno objektivnom roku od godinu dana od nastalog smetanja i to putem tužbe u postupku zbog smetanja posjeda, te pod posebnim uvjetima i putem samopomoći.[259] Stoga se ovlaštenik koncesije na temelju sklopljenog ugovora o koncesiji može smatrati neposrednim nesamostalnim posjednikom koncesioniranog dijela pomorskog dobra te ima pravo na posjedovnu zaštitu protiv osobe koja bi samovlasno smetala njegov posjed,[260] osobito kada na temelju ugovora o koncesiji ima pravo isključiti ili ograničiti koncesionirani dio pomorskog dobra iz opće upotrebe.[261] Prema našem mišljenju, isto pravo ima i korisnik koncesijskog odobrenja, ali u znatno užem praktičnom opsegu. Naime, koncesijska se odobrenja inherentno odnose na prostorno manje dijelove pomorskog dobra u usporedbi s koncesijama, pa bi posjedovna zaštita eventualno dolazila u obzir radi zaštite posjeda tog manjeg dijela pomorskog dobra.

Jednako tako i ovlaštenik koncesije i korisnik koncesijskog odobrenja imaju pravo na zaštitu od protupravne štete prema općim obveznopravnim pravilima iz odredaba ZOO-a/05, odnosno na sudsko ostvarivanje svog prava na naknadu pretrpljene obične štete i izmakle koristi.[262] Obojica imaju pravo na naknadu obje vrste štete zato što je moguće da na temelju koncesije ili koncesijskog odobrenja

[257] *Narodne novine*, br. 35/2005, 41/2008, 125/2011, 78/2015, 29/2018, 126/2021, 114/2022, 156/2022.

[258] Gavella, N. *et al., Stvarno pravo*, svezak 1., *op. cit.*, str. 151 i 154-155; ZV/96, čl. 10. st. 1. i 4.

[259] Gavella, N. *et al*., Stvarno pravo, svezak 1., *op. cit*., str. 247-248; ZV/96, čl. 21. st. 1. i 3. – 4.

[260] ZV/96, čl. 22.

[261] Perkušić, A.; Petrinović, R.; Perkušić, Z., Stjecanje i zaštita posjeda na pomorskom (općem) dobru *de lege lata – de lege ferenda*: (poseban osvrt na prijedlog novog Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama), *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, god. 49 (2010.), br. 164, str. 541 i 549.

[262] ZOO/05, čl. 1089. st. 1.

na predmetnom dijelu pomorskog dobra imaju pokretnine u svom vlasništvu namijenjene izvršavanju njihovih prava koje su podložne šteti. Također, moguće je da ih treće osobe samovlasno ometaju u izvršavanju njihovih prava te može doći do štete u obliku izmakle koristi.[263] Međutim, prema većini izvora, iz ZPDML-a/03 proizlazi da koncesija na pomorskom dobru pravno ne odvaja na njemu sagrađene građevine dok traje koncesija, pa dolazi do bezuvjetne primjene načela pravnog jedinstva nekretnine (lat. *superficies solo cedit*).[264] Stoga nikakva stvarnopravna zaštita ne dolazi u obzir. Smatramo da obojica, prema odredbama ZOO-a/05, imaju pravo i na tužbu za otklanjanje izvora opasnosti, odnosno suzdržavanje od djelatnosti koje uzrokuju uznemiravanje ili opasnost štete ako se oni ne mogu spriječiti odgovarajućim mjerama,[265] što će u praksi najčešće doći do izražaja u odnosima s posjednicima susjednih nekretnina.Također, obojica prema odredbama ZV-a/96 imaju pravo i na zaštitu od prekomjernih imisija u sklopu susjedskih prava.[266]

S druge strane, spram davatelja koncesije koncesionaru na raspolaganju stoji obveznopravna zaštita na temelju sklopljenog ugovora o koncesiji pa je koncesionar ovlašten zahtijevati ispunjenje sklopljenog ugovora te naknadu štete.[267] Nasuprot tomu, ovlaštenik koncesijskog odobrenja ovlašten je protiv davatelja odobrenja zahtijevati ovrhu pravomoćnog i ovršnog rješenja o koncesijskom odobrenju prema općim pravilima o ovrsi nenovčanih tražbina na radnju, trpljenje ili nečinjenje iz Ovršnog zakona,[268] a može eventualno zahtijevati i naknadu štete prema odredbama ZOO-a/05.

Međutim, smatramo kako je nedostatak instrumenata direktne kvazi-stvarnopravne zaštite koncesionara predstavljao problem jer je najizravnije sredstvo koje je koncesionar imao na raspolaganju prema trećim osobama bila vremenski

[263] ZOO/05, čl. 1046.

[264] Perkušić, A., Pomorsko (opće) dobro…, *op. cit.*, str. 18. Pritom napominjemo kako je Vrhovni sud Republike Hrvatske 2015. godine obvezujućim zaključkom zauzeo kontradiktoran stav kojim istodobno inzistira na striktnoj primjeni načela *superficies solo cedit*, uključujući gradnju na temelju koncesije na pomorskom dobru, te istodobno vidi koncesiju kao osnovu za pravno odvajanje zgrade i pomorskog dobra. Vidi Vrhovni sud Republike Hrvatske, Zaključci sa sastanka predsjednika Građanskog odjela Vrhovnog suda Republike Hrvatske s predsjednicima građanskih odjela županijskih sudova RH održanog 16. i 17. rujna 2015. u Šibeniku, Zaključak 2. (građevine na pomorskom dobru), Broj: Su-IV-246/2015 od 17. rujna 2015., str. 2.

[265] ZOO/05, čl. 1047. st. 1. – 2.

[266] ZV/96, čl. 100. st. 2. i čl. 110. st. 1.

[267] ZOO/05, čl. 8. – 9. i čl. 1046.

[268] Narodne novine, br. 112/2012, 25/2013, 93/2014, 55/2016, 73/2017, 131/2020, 114/2022 (čl. 22. – 23. i čl. 262.).

ograničena posjedovna zaštita. Kada ona prestane, koncesionar (kao i najmoprimac i zakupoprimac) više nema direktnih sredstava protiv trećih osoba, nego samo posebnom tužbom može zahtijevati od davatelja koncesije da uspostavi ugovoreno pravno i faktično stanje, odnosno naknadu štete ako se to ne postigne zbog krivnje davatelja koncesije. Držimo da bi se u daljnjim zakonodavnim izmjenama trebalo razmisliti o uvođenju kvazi-negatorne zaštite za obveznopravne ovlaštenike, poput koncesionara, najmoprimca i zakupoprimca, kako bi im se pružila direktna pravna zaštita protiv trećih osoba neovisna o trajanju posjedovne zaštite.

Što se tiče zaštite prava iz dobivenog prava korištenja prema ZPVDLP-u/74, odnosno koncesije prema PZ-u/94, ističemo kako je pretežito važilo sve što je o dotičnoj materiji rečeno u kontekstu ZPDML-a/03, ali po osnovi drugih propisa. Tako je, na primjer, jednaku posjedovnu zaštitu jamčio Zakon o osnovnim vlasničkopravnim odnosima (u nastavku: ZOVO/80)[269] koji je također poznavao i zabranu prekomjernih imisija,[270] dok je pravo zahtijevati otklanjanje izvora štete bilo regulirano tada još važećim Zakonom o obveznim odnosima iz 1978. godine (u nastavku: ZOO/78).[271] [272]

3.4.4. Posebno založnopravno uređenje

Što se tiče založnopravne sposobnosti prava korištenja pomorskog dobra i kupališta, odnosno koncesija i plaža prema ZPVDLP-u/74 i PZ-u/94, posebno založnopravno uređenje po tim propisima predstavljale su odredbe o apsolutnoj, odnosno relativnoj zabrani prijenosa prava,[273] dok se u ostatku primjenjivalo tadašnje opće založnopravno uređenju iz ZOVO-a/80 i ZOO-a/78.[274] Naime, kako Staničić i Bogović ističu u kontekstu ZPDML-a/03, kod zalaganja koncesije ne govorimo o zalaganju samog prava koncesije, nego o zalaganju imovine (stvari i prava) koju koncesionar stekne vršenjem koncesije[275] (*mutatis mutandis* prava korištenja) na pomorskom dobru, odnosno plaži. Stoga proizlazi da se posebnim

[269] Zakon o osnovnim vlasničkopravnim odnosima, pročišćeni tekst, *Službeni list SFRJ*, br. 6/1980, 36/1990; *Narodne novine*, br. 53/1991, 91/1996.

[270] ZOVO/80, čl. 5. i čl. 74. – 79.

[271] *Službeni list SFRJ*, br. 29/1978, 39/1985, 46/1985, 57/1989; *Narodne novine*, br. 53/1991, 73/1991, 3/1994, 111/1993, 107/1995, 7/1996, 91/1996, 112/1999, 88/2001, 35/2005.

[272] ZOO/78, čl. 156.

[273] ZPVDLP/74, čl. 14.; PZ/94, čl. 59. st. 4.

[274] ZOVO/80, čl. 62. i ZOO/78, čl. 995.

[275] Staničić, F.; Bogović, M., Koncesije na pomorskom dobru – odnos zakona o koncesijama i zakona o pomorskom dobru i morskim lukama, *Pravni vjesnik*, god. 33 (2017.), br. 1, str. 94.

odredbama ZPVDLP-a/74, odnosno PZ-a/94 o relativnoj zabrani prijenosa prava[276] ne utječe na založnopravnu sposobnost samog objekta zaloga, nego se isključuje, odnosno sekvestracijom ograničava mogućnost namirenja založnog vjerovnika.

Suprotno tomu, posebno založnopravno uređenje koncesija iz ZPDML-a/03 znatno je detaljnije od prethodne regulacije. Prema njemu, ovlaštenik koncesije može založiti svoju koncesiju, odnosno osnovati založno pravo na koncesiji u korist druge osobe upisom u Upisnik koncesija (u nastavku: Upisnik) – javnu knjigu koju u pisanom ili elektroničkom obliku Vlada RH dodjeljuje za koncesije, a vodi Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture RH (u nastavku: Ministarstvo). Za koncesije koje daju županijske skupštine, Upisnik vodi nadležno upravno tijelo te županije.[277] Prema odredbi ZPDML-a/03 upis se provodi na zahtjev ovlaštenika koncesije uz priloženi založni ugovor u roku od petnaest dana od dana njegova sklapanja, a založno se pravo stječe ili prestaje provođenjem ili brisanjem upisa u Upisniku.[278] Založno pravo vjerovniku daje pravo da sam koristi koncesiju ili da je prenese na treću osobu, pod uvjetom da ta treća osoba, na koju se prenosi koncesija, ispunjava uvjete za ovlaštenika koncesije i da za to dobije suglasnost davatelja koncesije.[279] Ako založni vjerovnik ili treća osoba na koju se koncesija želi prenijeti ne ispunjava uvjete za ovlaštenika koncesije, davatelj koncesije ne može dati suglasnost za prijenos te će koncesija biti oduzeta. U suprotnom, davatelj koncesije mora dati suglasnost za osobno izvršavanje po založnom vjerovniku ili za prijenos koncesije na treću osobu.[280] Pritom je važno istaknuti kako je založnopravna sposobnost koncesionara, prema izričitoj odredbi ZPDML-a/03, ograničena samo na osiguravanje dugova iz kredita sklopljenog radi provedbe ugovora o koncesiji, i to isključivo prema kreditoru – financijskoj instituciji.[281]

Založnopravna sposobnost prava korisnika koncesijskog odobrenja nije posebno propisana niti isključena odredbama ZPDML-a/03 i PZ-a/94, pa se na njega primjenjuje opće založnopravno uređenje iz ZV-a/96.[282] Prema našem mišljenju, pravo iz koncesijskih odobrenja moglo se prema tim propisima, također, smatrati sposobnim za zalog zbog istih razloga kao i prethodno spomenuto pravo

[276] ZPVDLP/74, čl. 14.; PZ/94, čl. 59. st. 4.

[277] ZPDML/03, čl. 34. st. 1. – 2. i čl. 36. st. 1. – 4.

[278] ZPDML/03, čl. 34. st. 2., 4. i 8.

[279] ZPDML/03, čl. 34. st. 5.

[280] ZPDML/03, čl. 34. st. 6. – 7.

[281] ZPDML/03, čl. 67. st. 1.

[282] ZV/96, čl. 298. st. 2.

korištenja i koncesija. Sredstvo osiguranja bila bi imovina koju je nositelj stekao obavljanjem koncesijskog odobrenja, a ne samo koncesijsko odobrenje.[283]

Stoga je posebno založnopravno uređenje, prema odredbama ZPDML-a/03, bilo propisano samo za koncesije i izdvajalo se od općeg založnopravnog uređenja iz odredaba ZV-a/96. Ovo se izdvajanje temeljilo na ograničenju založnopravne sposobnosti, propisivanju stjecanja založnog prava upisom u Upisnik koncesija i propisivanju zakonskog prava založnog vjerovnika na namirenje izvršavanjem koncesije, pod uvjetom odobrenja davatelja koncesije. Naime, iako se opća dobra (uključujući i pomorsko dobro) upisuju u zemljišne knjige na zahtjev subjekta koji ima pravni interes,[284] i iako se koncesije kao vrsta knjižnih prava upisuju u teretovnicu takvog zemljišnoknjižnog tijela prema pravilima za upis zakupa,[285] zakonodavac je umjesto propisivanja upisa založnog prava na tako upisanoj koncesiji u zemljišnim knjigama kao načina njegova stjecanja propisao upis u Upisnik kao javnu evidenciju različitu od Registra koncesija.[286] S obzirom na kvazi-stvarnopravni i knjižni karakter koncesija te okolnost trostrukog upisa podataka u navedenim trima evidencijama, smatramo kako bi se funkciju Upisnika možda moglo integrirati u zemljišne knjige.

Osobito važna posebnost založnopravnog uređenja koncesija u ZPDML-u/03 jest pravo založnog vjerovnika na osobno izvršavanje koncesije ili prijenos koncesije na treću osobu, u oba slučaja pod uvjetom suglasnosti davatelja koncesije. S time se odstupa od pravila općeg založnopravnog uređenja koje nalaže da založni vjerovnik namiruje svoju dospjelu, a nepodmirenu osiguranu tražbinu sudskim, odnosno službenim putem.[287] Naime, založni vjerovnik *ex lege* ima pravo izvansudskog namirivanja samostalnim izvršavanjem koncesije uz suglasnost davatelja koncesije, a koji to može odbiti samo ako založni vjerovnik ne ispunjava uvjete za ovlaštenika koncesije.[288] Ako sam ne ispunjava uvjete za izvršavanje koncesije, založni vjerovnik ima mogućnost prijenosa koncesije na pravnu ili fizičku osobu koja te uvjete ispunjava i s kojom može interno pravno urediti izvršavanje koncesije radi konačnog namirenja tražbine prema založnom

[283] Nikšić, S., Imovina u građanskom pravu, *Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu*, god. 62 (2012.), br. 5-6, str. 1602.

[284] ZZK/22, čl. 17. st. 4.

[285] ZZK/22, čl. 24. st. 2.

[286] ZPDML/03, čl. 34. st. 2.

[287] Gavella, N.; Josipović, T.; Gliha, I.; Belaj, V.; Stipković, Z., *Stvarno pravo*, svezak 2., Narodne novine, Zagreb, 2007., str. 413.

[288] ZPDML/03, čl. 34. st. 5. – 7.

dužniku.[289] Dakle, načini ostvarivanja prava namirenja založnog vjerovnika iz založene koncesije znatno odstupaju od općeg založnopravnog uređenja jer založni dužnik nema aktivnu ulogu u dozvoljavanju izvansudskog namirenja, a načini izvansudskog namirenja podliježu kontroli subjekta koji nije dio založnopravnog odnosa (davatelja koncesije). Smatramo da je i okolnost javnopravne kontrole osobnog izvršavanja ili prijenosa koncesija od založnog vjerovnika dodatna potvrda javno-privatnog mješovitog karaktera koncesijskog pravnog odnosa.

4. POZITIVNOPRAVNO UREĐENJE – ZAKON O POMORSKOM DOBRU I MORSKIM LUKAMA IZ 2023. GODINE

O aktualnom pitanju revizije stvarnopravnog uređenja pomorskog dobra i plaža raspravlja se, više ili manje, kontinuirano od početka 2010. godine, s obzirom na to da je prvi prijedlog potpuno novog zakona o pomorskom dobru i morskim lukama upućen Hrvatskom saboru u travnju 2014. godine na inicijativu Kluba zastupnika HDZ-a[290] radi rješavanja problema nesklada između uređenja koncesija u ZK-u/12,[291] ukidanja instituta koncesijskih odobrenja, implementacije instituta dozvola,[292] definiranja morskih plaža[293] i dr. S obzirom na neuspjeh Prijedloga zakona iz 2014. godine, 29. prosinca 2022. godine Vlada RH je u zakonodavnu proceduru uputila Prijedlog ZPDML-a/22 koji je naposljetku stupio na snagu potkraj srpnja 2023. godine kao ZPDML/23. Potonji u mnogočemu slijedi ista rješenja kao i istoimeni Prijedlog zakona iz 2014. godine, pa u nastavku analiziramo njegove odredbe.

4.1. Pomorsko dobro i plaže

Temeljni stvarnopravni status pomorskog dobra se ne mijenja. Pomorsko dobro zadržava status općeg dobra kojim se svi mogu služiti pod jednakim uvjetima u skladu s njegovom prirodom, namjenom i zakonskim ograničenjima,[294] te

[289] *Ibid*.

[290] Hrvatski Sabor, Prijedlog zakona o pomorskom dobru i morskim lukama, Klasa: 934-01/14-01/01, URBROJ: 65-14-02 od 16. travnja 2014.

[291] *Ibid*., II.a Ocjena stanja.

[292] *Ibid*., II.b Osnovna pitanja koja se uređuju Zakonom, t. 9.

[293] *Ibid*., t. 16.

[294] ZPDML/23, čl. 4. st. 1. i 5. i čl. 5. st. 1.

se i dalje inzistira na beziznimnoj primjeni načela *superficies solo cedit*.[295] Komponente pomorskog dobra u bitnome i dalje odražavaju dosadašnju trodiobu, ali je kopnenoj komponenti znatno proširen obuhvat detaljnim navođenjem njezinih mogućih oblika i proglašavanjem svih nekretnina unutar lučkog područja pomorskim dobrom.[296] Temeljne granice pomorskog dobra također su neizmijenjene prema kopnu, ali i ostatku mora.[297]

Prethodno razlikovanje morskih plaža na prirodne i uređene (koje je dosad bilo uređeno Pravilnikom o plažama/95) integrirano je u zakon i dodatno razrađeno. Tako je temeljna podjela morskih plaža na morske plaže posebne namjene i javne morske plaže, pri čemu se potonje dijele na prirodne i uređene.[298] Temeljna razlika između morskih plaža posebne namjene i javnih morskih plaža jest u tome što se potonje ne smiju ograđivati niti ograničavati pristupom, odnosno njihova opća upotreba ne smije biti ograničena, a kamoli isključena, bez obzira na eventualne koncesije koje postoje na njima.[299]

ZPDML/23 pod prirodne morske plaže u bitnome smatra plaže unutar ili izvan naselja koje su infrastrukturno neopremljene, s očuvanim prirodnim obilježjima i sastavom na kojima je zabranjeno građenje i koncesioniranje ako se plaža nalazi izvan građevinskog područja.[300] Uređene se morske plaže razlikuju od njih po svojoj infrastrukturnoj opremljenosti, dostupnosti osobama smanjene pokretljivosti i izmijenjenim prirodnim karakteristikama. Subjekt koji upravlja takvom plažom (jedinica lokalne samouprave ili koncesionar) dužan je adekvatno označiti plažu, zaštiti je s morske strane te sve aktualne i potencijalne korisnike informirati (informativnom pločom) o kvaliteti mora, pristupu kućnim ljubimcima, potencijalnim izvanrednim događajima i sl.[301] Usporedbom s prethodnim izloženim uređenjem koje je važilo od osnutka RH do stupanja na snagu ZPDML-a/23, smatramo kako je vidljivo suštinsko očuvanje prethodnih koncepcija plaža uz znatno unaprjeđenje i razradu njihove regulacije. Prema našem mišljenju, osim ograničenja koncesioniranja i izričite zabrane gradnje na prirodnim

[295] ZPDML/23, čl. 5. st. 3.

[296] ZPDML/23, čl. 6. st. 1. – 4.

[297] ZPDML/23, čl. 6. st. 3. i 5.

[298] ZPDML/23, čl. 76. st. 1. – 2.

[299] ZPDML/23, čl. 78. st. 3. – 5., čl. 79. st. 3. – 5. i čl. 80. Ističemo kako je 2001. godine argumentiranim prijedlogom o razvrstavanju plaža na poluuređene, uređene i plaže posebne namjene sugerirano da se sve plaže podvrgnu koncesioniranju te da se razvrstaju utvrđivanjem detaljnih uvjeta koje mora ispunjavati svaka plaža. Vidi Capar, R., Trebaju li nam propisi o plažama, *Pomorski zbornik*, god. 38 (2000.), br. 1, str. 187-189.

[300] ZPDML/23, čl. 78.

[301] ZPDML/23, čl. 79.

plažama, poseban napredak predstavlja i antidiskriminacijski element u definiciji uređenih plaža, gdje je po prvi put od osnutka RH uključen element njihove pristupačnosti osobama smanjene pokretljivosti.[302]

Također, osobito važnu novinu predstavlja propisivanje ograničenja mjere *de facto* isključenja opće upotrebe na koncesioniranom pomorskom dobru, odnosno javnoj plaži. Konkretno, ZPDML/23 uvodi opću dužnost davatelja koncesije za gospodarsko korištenje javne plaže da pri određivanju površine plaže na kojoj koncesionar može obavljati djelatnosti, za koje je dobio koncesiju, osigura i zaštiti javni interes korištenja plaže.[303] Propisuje da se koncesijom za gospodarsko korištenje uređene plaže izvan naselja može obuhvatiti najviše 60 % kopnenog i 40 % morskog dijela plaže, a unutar sagrađenog naselja najviše 40 % kopnenog i 20 % morskog dijela plaže, pri čemu preostali dio plaže mora ostati dostupan za javnu upotrebu.[304] Dakle, zakonodavac propisivanjem većih ograničenja unutar naselja nego izvan naselja očito dvojako štiti, među ostalim, interese lokalnog stanovništva – apstraktno, propisivanjem opće obveze davatelja koncesije da štiti javni interes postavljanjem objektivnih ograničenja koncesioniranja.

Spomenute morske plaže posebne namjene mogu se u bitnome definirati kao morske plaže koje su prilagođene zadovoljavanju specifičnih potreba posebnih kategorija korisnika (na primjer, za liječenje i fizikalnu rehabilitaciju) i koje se mogu koristiti isključivo na temelju koncesije. Koncesija se može dodijeliti: 1) javnoj zdravstvenoj ustanovi koju je osnovala RH ili jedinica područne (regionalne) samouprave, a čiji su korisnici u toj ustanovi radi liječenja i/ili rehabilitacije ili 2) pravnoj osobi, odnosno koncesionaru čiji su korisnici naturalni turisti.[305] Prema našem mišljenju, *ratio legis* i takve regulacije nedvojbeno su antidiskriminacijske naravi.

Temeljno uređenje upravljanja pomorskim dobrom ostaje nepromijenjeno u odnosu na prethodno uređenje iz ZPDML-a/03, ali se primjećuje opsežnija i detaljnija regulacija u odnosu na prethodno stanje. RH sada izričito proklamira svoju ulogu nositeljice vlasti (i upravljanja) nad pomorskim dobrom. Vlada RH u njezino ime upravlja pomorskim dobrom, vodi brigu o njemu i za njega odgovara, ali dio poslova upravljanja te razmjerni dio vođenja brige i odgovornosti može se prenijeti na jedinice lokalne i područne (regionalne) samouprave te lučke uprave, dok za zaštićene dijelove prirode mogu biti nadležne javne ustanove.[306] Daljnju

[302] ZPVDLP/74, čl. 3. t. 7.; Pravilnik o plažama, čl. 3. st. 1.

[303] ZPDML/23, čl. 81. st. 1.

[304] ZPDML/23, čl. 81. st. 2. – 3.

[305] ZPDML/23, čl. 80.

[306] ZPDML/23, čl. 9. st. 1. – 4.

novinu predstavlja uvođenje koncepta tzv. integralnog upravljanja pomorskim dobrom kojim se nalaže poštovanje principa održivog razvoja i očuvanja pomorskog dobra za buduće generacije, zaštita javnog interesa, okoliša, prirodnog krajobraza, kulturne baštine itd.[307] Ovo definitivno predstavlja korak prema ostvarenju principa definiranih u spomenutim međunarodnim dokumentima (Protokolu IUOP-u i Preporuci iz 2002.) te nacionalnim izvorima prava.[308]

Što se tiče načina upotrebe i korištenja pomorskog dobra, novim uređenjem sadržanim u odredbama ZPDML-a/23 i dalje se *de facto* predviđa opća i posebna upotreba te gospodarsko korištenje pomorskog dobra, pri čemu se navedeni pojmovi i dalje u bitnome jednako definiraju, kao i u odredbama prethodno važećeg ZPDML-a/03.[309] Novinu predstavlja *de facto* zamjena instituta koncesijskih odobrenja institutom dozvola[310] o čemu će biti više riječi kasnije.

Dakle, na plažama posebne namjene načelno vrijedi suprotno od onoga što vrijedi za javne plaže jer je isključenje javnih plaža iz opće upotrebe, odnosno korištenje koje potpuno isključuje opću upotrebu,[311] izričito zabranjeno. Prema našem mišljenju, time se otvara pitanje mogućnosti djelomičnog ograničenja opće upotrebe. Naime, posebnom se odredbom navodi da se koncesije za gospodarsko korištenje javne plaže moraju davati tako da je totalitet koncesionirane plaže dostupan općoj upotrebi (»svima na korištenje«), ali da koncesionar može na varijabilnom maksimalnom postotku morskog, odnosno kopnenog dijela te plaže obavljati gospodarske djelatnosti za koje mu je dodijeljena koncesija.[312]

Međutim, kako pomiriti istodobne i fizički kolidirajuće zahtjeve opće upotrebe i gospodarsko korištenje istog dijela plaže? Prema našem mišljenju, citirane odredbe čl. 81. st. 2. – 3. uvode nepotrebne pravne nejasnoće jer očito propuštaju nazvati koncesionarev legitimni posjed nad koncesioniranim dijelom javne plaže njegovim pravim imenom – ograničenjem opće upotrebe te plaže[313] bez

[307] ZPDML/23, čl. 8.

[308] Vidi *supra* poglavlje 2.

[309] ZPDML/23, čl. 11.

[310] Kundih, B., Umjesto koncesijskih odobrenja…, *loc. cit.*

[311] ZPDML/23, čl. 3. st. 1. t. 5.

[312] Ako je plaža unutar naselja, koncesionaru je dopušteno obavljati djelatnost na najviše 20 % morskog i 40 % kopnenog dijela plaže, a ako je plaža izvan naselja, tada na najviše 40 % morskog i 60 % kopnenog dijela plaže (ZPDML/23, čl. 81. st. 2. – 3.).

[313] ZPDML/23, čl. 13. st. 1. glasi: »Na dijelu pomorskog dobra opća upotreba pomorskog dobra može se ograničiti, ili iznimno isključiti na određeno vrijeme na temelju koncesije, posebne upotrebe pomorskog dobra, davanjem prava na privremeno gospodarsko korištenje pomorskog dobra te davanjem luke otvorene za javni promet na upravljanje lučkoj upravi.«

simuliranja mogućnosti neke istodobne opće upotrebe koja bi u praksi mogla stvarati samo probleme svim involviranim subjektima.

4.2. Stečena prava na pomorskom dobru

Pitanje stečenih prava na pomorskom dobru i plažama prema odredbama ZPDML-a/23, u usporedbi s prethodnim propisima, riješeno je prilično nedvosmisleno. Zakonom se propisuje da »nekretnina ima status pomorskog dobra ako po svom položaju, izgledu, namjeni, prirodnim obilježjima i uobičajenom načinu upotrebe odgovara zakonskoj definiciji pomorskog dobra« te da je odluka suda ili upravnog tijela kojom se takav status utvrđuje (i na temelju toga posljedično upisuje u knjižne evidencije) samo deklarativnog učinka.[314] Dakle, status pomorskog dobra, u načelu, nastaje po samom zakonu, a iznimno pravnim aktom kojim se pojas (koji taj status obuhvaća na mikrolokaciji) proširuje u dubinu kopna.[315]

Pritom zakon u čl. 5. st. 1. i 4. navodi kako je pomorsko dobro (uključujući i plaže) stvarnopravno nesposobno, kako na njemu nije moguće stjecanje stvarnih prava ni po kojoj osnovi te kako se »nitko ne može pozivati na zaštitu povjerenja u istinitost i potpunost zemljišne knjige u odnosu na nekretninu koja je pomorsko dobro«.[316] Također, zakon propisuje kako su nevaljani i bez pravnog učinka svi upisi prava vlasništva na nekretninama koje se smatraju pomorskim dobrom prema ZPDML-u/23 i prijašnjim propisima za privatnopravne subjekte i za javnopravne subjekte čiji upisi potječu iz nekadašnjih prava upravljanja, korištenja ili raspolaganja nekretninama u društvenom vlasništvu.[317] U svim takvim slučajevima zakon propisuje brisanje tih upisa i upis pomorskog dobra bez prava na naknadu.[318]

Međutim, zakon iznimno smatra valjanim upis prava vlasništva na nekretnini koja je, iako je i tada bila pomorsko dobro, bila, odlukom tadašnjeg subjekta koji je njome upravljao, izdvojena iz pomorskog dobra prije stupanja na snagu ZPVDLP-a/74.[319] Samim time smatramo da zakon efektivno pruža pravnu osnovu titularima takvih prava da traže primjenu pravila o izvlaštenju uz isplatu zakonite naknade. Takva je nekretnina teoretski mogla predstavljati i plažu u današnjem smislu riječi.

[314] ZPDML/23, čl. 10. st. 1. – 3.

[315] ZPDML/23, čl. 10. st. 11. – 13.

[316] ZPDML/23, čl. 5. st. 1. i 4.

[317] ZPDML/23, čl. 217. st. 1. i 3. – 5.

[318] ZPDML/23, čl. 34., čl. 217. st. 1. i 5.

[319] ZPDML/23, čl. 217. st. 2.

Stoga proizlazi da, sasvim iznimno, samo ako je stvarno pravo stečeno za vrijeme prekida kontinuiteta stvarnopravne nesposobnosti pomorskog dobra, odnosno plaža (konkretno u razdoblju od stupanja na snagu ZNPP-a/47 12. studenog 1947. godine do stupanja na snagu ZPVDLP-a/74 24. svibnja 1974. godine), i samo ako titular uspije dokazati to pravo bez pozivanja na podatke iz zemljišnoknjižne evidencije, važeći ZPDML/23 dopušta mogućnost uspjeha u dokazu valjanosti takvog upisa. Prema našem mišljenju, takvo rješenje prilično agresivno cilja konačnom rješenju pitanja stvarnopravne nesposobnosti pomorskog dobra i plaža jer, čak i po cijenu kršenja stečenih prava, njihovim titularima nameće teret teškog dokaza zabranom pozivanje na povjerenje u zemljišne knjige. Stoga takvo rješenje podiže i sumnje u zakonodavčeve motive, te smatramo da je moguće da je ono izabrano kako bi se, čak i pod cijenu pravne sigurnosti i bez primjene instituta izvlaštenja na takve iznimno vrijedne nekretnine, naposljetku riješio gordijski čvor stvarnih prava na pomorskom dobru u RH.

4.3. Koncesije na pomorskom dobru, posebna upotreba i dozvole

Kao što je već rečeno, ZPDML/23 (jednako kao i prethodni ZPDML/03) razlikuje opću i posebnu upotrebu pomorskog dobra te gospodarsko korištenje pomorskog dobra.[320] Pritom zakon razlikuje ukupno četiri instituta raspolaganja pomorskim dobrom: 1) posebnu upotrebu, 2) gospodarsko korištenje, 3) privremeno gospodarsko korištenje pomorskog dobra i 4) dozvole.[321] Privremeno gospodarsko korištenje pomorskog dobra jest institut raspolaganja pomorskim dobrom koji se tiče isključivo gospodarskog korištenja lučkog područja luke posebne namjene kao dijela pomorskog dobra bitno različitog od plaža[322] pa stoga prelazi granice interesa ovog rada.

Posebna upotreba konstruirana je kao pravni institut sličan koncesijama, s razlikom da se pravo na posebnu upotrebu daje za jednokratno obavljanje zatvorenog kruga načelno nekomercijalnih djelatnosti te da se ne može dati za već sagrađene ili izvedene građevine, odnosno zahvate u prostoru.[323] Naime, to predstavlja naplatni modus upotrebe pomorskog dobra ili infrastrukture, a može uključivati gradnju građevina za potrebe tijela državne uprave i pravnih osoba s javnim ovlastima za specifične potrebe (obrana, unutarnji poslovi, sigurnost plovidbe, zaštita prirode i okoliša, zaštita od štetnog djelovanja vode i dr.)

320 ZPDML/23, čl. 11. i čl. 13.

321 ZPDML/23, čl. 44.

322 ZPDML/23, čl. 75.

323 ZPDML/23, čl. 45. i čl. 49.

ili gradnju prometne, komunalne i druge infrastrukture koja se dijelom nalazi na pomorskom dobru.[324] Pravo na posebnu upotrebu može steći pravna ili fizička osoba sklapanjem upravnog ugovora o posebnoj upotrebi na temelju odluke donesene u upravnom postupku.[325] To može trajati do deset godina (za projekte na području luka otvorenih za javni promet – odlučuje upravno vijeće nadležne lučke uprave), dvadeset godina (za projekte od lokalnog ili regionalnog značaja – odlučuje predstavničko tijelo samoupravne jedinice čiji interesi pretežu) ili pedeset godina (za projekte od značaja za RH – odlučuje Vlada RH).[326] Pritom, zakon nalaže i plaćanje naknade za pravo posebne upotrebe pomorskog dobra koja se određuje u skladu s uredbom Vlade RH (još nije donesena) ovisno o opsegu upotrebe, važnosti objekta i djelatnosti radi koje se dodjeljuje pravo.[327] Temeljna razlika tog novog instituta u odnosu na koncesije za posebnu upotrebu pomorskog dobra, odnosno plaža prema prethodno važećem ZPDML-u/03, jest što zakonodavac više ne sufinancira neprofitne i općenito društveno korisne djelatnosti za koje su potencijalni koncesionari mogli dobiti koncesiju za simboličnu naknadu jer se posebna upotreba prema ZPDML-u/23 više ne dodjeljuje za takve aktivnosti.[328] Izbjegavajući pritom puku konstataciju da takva odluka zakonodavca indicira promjenu politike nacionalne javne vlasti prema potpori neprofitnih djelatnosti, smatramo takvu odluku pogrešnom. Ističemo kako mora postojati barem teoretska mogućnost da i neprofitni subjekti koji obavljaju društveno korisnu aktivnost dobiju priliku koristiti pomorsko dobro i plaže kao jedne od najvrjednijih nacionalnih resursa.

Nadalje, gospodarsko korištenje pomorskog dobra ostvaruje se isključivo koncesijom na pomorskom dobru, odnosno svaka koncesija na pomorskom dobru u smislu ZPDML-a/23 smatra se koncesijom za gospodarsko korištenje pomorskog dobra.[329] Pritom se pravo na gospodarsku upotrebu pomorskog dobra daje na određeno vrijeme, s/bez prava na gradnju, pravnoj ili fizičkoj osobi, na temelju ugovora o koncesiji (upravnim ugovorom) sklopljenog nakon javnog prikupljanja ponuda ili iznimno na zahtjev (u potonjem slučaju najviše na pet godina), za obavljanje neke iz kruga komercijalnih djelatnosti (na primjer, za obavljanje proizvodnih i uslužnih djelatnosti, gospodarsko korištenje morske plaže, uzgoj ribe i morskih organizama i za druge namjene) koje su planirane

[324] ZPDML/23, čl. 45. i čl. 47.

[325] ZPDML/23, čl. 46. st. 1. i 8.

[326] ZPDML/23, čl. 46. st. 3. – 7.

[327] ZPDML/23, čl. 47. st. 1. – 2.

[328] ZPDML/03, čl. 19. t. 1

[329] ZPDML/23, čl. 48. st. 1.

prostornim planom. Također, pravo se može dati za već sagrađene ili izvedene građevine, odnosno zahvate u prostoru.[330]

Dakle, među institutima posebne upotrebe i gospodarskog korištenja pomorskog dobra temeljna je razlika u (ne)komercijalnoj prirodi djelatnosti koje se obavljanju na pomorskom dobru, njihovim taksativnim ili egzemplarnim navođenjem te (ne)mogućnosti davanja za već sagrađene i/ili izvedene građevine i/ili zahvate u prostoru. Pritom zakon donosi i niz odredaba o pripremnim radnjama koje provodi tijelo nadležno za davanje koncesije radi utvrđivanja potreba i interesa za njezinu dodjelu, kao i o stručnom povjerenstvu za koncesije. Ipak, iznenađuje činjenica da za potonje nije propisana jasna uloga i zbir ovlasti.[331]

Nadalje, opća upotreba može se ograničiti, a iznimno i isključiti samo privremeno i na dijelu pomorskog dobra obuhvaćenom koncesijom za gospodarsko korištenje, pravom na privremeno gospodarsko korištenje i pravom na posebnu upotrebu.[332] Korištenje pomorskog dobra bez isključenja ili umanjenja njegove opće upotrebe moguće je putem instituta dozvola na pomorskom dobru[333] čime se *de facto* zamjenjuje prijašnji institut koncesijskih odobrenja.[334]

Trajanje koncesije, odnosno prava posebne upotrebe također ostaje neizmijenjeno u odnosu na odredbe ZPDML-a/03, osim što se jedinicama područne (regionalne) samouprave beziznimno oduzima mogućnost iznimnog davanja koncesije (posebne upotrebe) na rok dulji od dvadeset godina.[335]

Naposljetku, slično institutu koncesijskih odobrenja, dozvolom za upotrebu pomorskog dobra ovlaštenik (gospodarski subjekt) stječe pravo obavljanja gospodarskih djelatnosti na pomorskom dobru tako da se njegovim djelovanjem, u pravilu, ne ograničava niti isključuje opća upotreba pomorskog dobra. Dozvola se izdaje na rok od najmanje dvije, a najviše na pet godina ili iznimno na rok do dvadeset dana, na zahtjev, za obavljanje privremene ili prigodne djelatnosti jednom godišnje, uz mogućnost ograničenja opće upotrebe putem ograđivanja i naplate ulaznica.[336] Druga bitna razlika je u tome što se postupak dodjele dozvola, za razliku od koncesijskih odobrenja, sada vodi na temelju javnog natječaja.[337]

330 ZPDML/23, čl. 48. – 49. i čl. 63.

331 ZPDML/23, čl. 50. – 51.

332 ZPDML/23, čl. 13.

333 ZPDML/23, čl. 71. st. 7.

334 Kundih, B., Umjesto koncesijskih odobrenja…, *loc. cit.*

335 ZPDML/23, čl. 46. i čl. 52.

336 ZPDML/23, čl. 71. st. 4. – 7. i 9. – 10.

337 ZPDML/03, čl. 38. st. 1. i 3.; ZPDML/23, čl. 71. st. 1. i 10.

4.3.1. Subjekti, objekti, trajanje i evidencije

ZPDML/23 pretežito ne mijenja postojeće uređenje subjekata, pa koncesionar za gospodarsko korištenje i ovlaštenik dozvole može i dalje biti pravna osoba privatnopravnog ili (barem teoretski) javnopravnog karaktera te obrtnik, dok subjekti prava posebne upotrebe nisu definirani, ali pretpostavljamo da mogu biti javnopravni ili privatnopravni subjekti.[338] Posebne pretpostavke propisane za koncesionara od prethodnog se uređenja razlikuju po tome što subjekte kojima je prethodno oduzimana koncesija ne isključuju trajno od apliciranja za novu koncesiju na pomorskom dobru, nego samo na razdoblje od pet godina od dana oduzimanja.[339] Također, novina je i da se dozvola ne može dati ponuditelju koji je prethodno protuzakonito ili neovlašteno koristio pomorsko dobro i/ili na njemu uzrokovao štetu,[340] dok daljnji uvjeti za posebnu upotrebu nisu propisani.

Davatelji koncesije su i dalje Vlada RH, jedinica područne (regionalne) ili iznimno lokalne samouprave.[341] Preciznije, Vlada RH je davatelj koncesije ako je konkretni projekt od interesa za RH ili za zaštitu pomorskog dobra. Argumentom *a contrario* zaključujemo da je predstavničko tijelo jedinice područne (regionalne) samouprave davatelj koncesije ako je projekt u pretežitom područnom (regionalnom) interesu te ako je, u slučaju da nema ovlasti za davanje pojedinih ili svih koncesija, na prijedlog svojeg izvršnog tijela ili na zahtjev predstavničkog tijela jedinice lokalne samouprave prenijelo ovlast na tu jedinicu.[342]

Ovlast rješavanja dozvola podijeljena je između izvršnog tijela jedinice lokalne samouprave (umjesto Vijeća) na temelju odluke njezina predstavnička tijela, ravnatelja javne ustanove za zaštićene dijelove prirode i ravnatelja državne ili županijske lučke uprave,[343] ovisno o području njihove mjesne nadležnosti prema načelu specijalnosti. Smatramo kako je i ovdje vidljivo unaprjeđenje pravnog instituta dozvole (bivša koncesijska odobrenja), ali da je ipak potrebno nastaviti napore u sprječavanju pretjerane upotrebe instituta dozvola kako bi se ograničila opća upotreba pomorskog dobra,[344] osobito u odnosu na prirodne morske plaže kod kojih postoji i spomenuto ograničenje koncesioniranja koje ih »izlaže«

[338] ZPDML/23, čl. 45., čl. 48. i čl. 71.

[339] ZPDML/23, čl. 56. st. 1. t. 3.

[340] ZPDML/23, čl. 71. st. 6.

[341] ZPDML/23, čl. 53. – 54.

[342] ZPDML/23, čl. 54. st. 1. i 3.

[343] ZPDML/23, čl. 71. st. 1. i 3. (v. bilješku 216).

[344] Kundih, B., Umjesto koncesijskih odobrenja…, *loc. cit.*

dozvolama.[345] Nadalje, kako bi razmjeri eventualnih problema ipak trebali biti manji nego za vrijeme ZPDML-a/03 jer po ZPDML-u/23 dozvole dodjeljuje izvršni organ samoupravne jedinice na temelju odluke njezina predstavnička tijela, a ne (više) samostalni peteročlani organ (Vijeće za dodjelu koncesijskih odobrenja) koje je imenovalo predstavničko tijelo te jedinice.[346] Naime, izvršni organ ne može dodjeljivati dozvole suprotno odluci predstavničkog tijela te jedinice, čime se uspostavlja prethodna kontrola koju nije poznavao prethodni zakon.[347] Smatramo kako je kolegijalno tijelo s više članova, poput predstavničkog tijela, otpornije (zbog svoje veličine) na eventualne koruptivne utjecaje od manjeg Vijeća za dodjelu koncesijskih odobrenja.

Što se tiče koncesije i podređenosti gradova i općina županijama, ta je dinamika zadržana uz dodatak osobitog načina podređenosti svih samoupravnih jedinica Vladi RH. Vlada RH ima ovlast zabraniti davanje koncesija za osobito vrijedne ili osjetljive dijelove pomorskog dobra te izravno dodjeljivati koncesije i preuzimati ugovore o već dodijeljenim koncesijama za projekte od interesa za RH ili za zaštitu pomorskog dobra, bez obzira na prvotnog davatelja koncesije.[348] Prema našem mišljenju, takva novina svakako predstavlja okrupnjivanje ovlasti Vlade RH, što može imati pozitivne učinke kroz povećani nadzor nad upravljanjem pomorskim dobrom, ali i negativne učinke kroz smanjenu pravnu sigurnost koncesionara.

Također, i ZPDML/23 predviđa institut potkoncesije. One su sada ograničene na gospodarsko korištenje dijela koncesioniranog pomorskog dobra koji zahtijeva izgradnju objekata namijenjenih obavljanju djelatnosti sličnih onima za koje je dodijeljena koncesija, a koje koncesionar ne može obavljati sam ili smatra kako bi ih treći, potkoncesionar, mogao obavljati učinkovitije.[349] Međutim, ZPDML/23 istodobno ne dopušta davanje koncesije subjektu koji nije registriran za obavljanje (svih) djelatnosti koje su predmet koncesije[350] niti sklapanje ugovora o potkoncesiji za glavnu djelatnost za koju je dodijeljena koncesija.[351] Iz toga proizlazi da je *ratio legis* instituta potkoncesija prema ZPDML-u/23 dijelom izbjeći posljedično oduzimanje koncesije zbog naknadnog nastupanja pravne nemogućnosti vršenja (dijela) njezina sadržaja, a dijelom i izbjeći situaciju gdje je koncesionar *de facto* prisiljen nastaviti vršiti sadržaj dodijeljene koncesije, iako

345 ZPDML/03, čl. 78. st. 6.

346 ZPDML/03, čl. 39. st. 2.; ZPDML/23, čl. 71. st. 3.

347 ZPDML/03, čl. 39. st. 2.; ZPDML/23, čl. 71. st. 3.

348 ZPDML/23, čl. 53. – 54.

349 ZPDML/23, čl. 60. st. 1.

350 ZPDML/23, čl. 56. st. 1. t. 1.

351 ZPDML/23, čl. 60. st. 6.

mu je ona postala nerentabilna. S obzirom na razloge za pokretanje postupka izmjena postojećeg ugovora o koncesiji, s tim se institutom ne može riješiti taj »nedostatak«, a koncesionar se izlaže mogućnosti odbijanja predloženih izmjena.[352]

Objektima koncesija i prava posebne upotrebe i dalje mogu biti sve tri komponente pomorskog dobra.[353] Pritom su i prirodne morske plaže (osim onih izvan građevinskog područja) i uređene morske plaže sposobne za koncesiju i za posebnu upotrebu, ali bi samim time gospodarsko korištenje prirodnih plaža po svoj prilici trebalo nešto više temeljiti na dozvolama za razliku od uređenih plaža.[354] Također, iako to zakon ne zabranjuje, smatramo da je ipak teže zamisliti izdavanje dozvola za obavljanje gospodarske djelatnosti na podmorskoj komponenti pomorskog dobra nego na kopnenoj ili pomorskoj. Rokovi, odnosno trajanje koncesija, prava posebne upotrebe i dozvola ostaju jednaki prethodnom uređenju trajanja koncesija i koncesijskih odobrenja na pomorskom dobru, s time da je županijama oduzeta ovlast iznimnog prekoračenja roka od dvadeset godina za koncesije i za pravo posebne upotrebe.[355]

Naposljetku, od evidencija ZPDML-a/23 predviđa se osnivanje tzv. Jedinstvene nacionalne baze podataka pomorskog dobra RH (u nastavku: JNBPPD), odnosno Upisnika koncesija na pomorskom dobru kao specijaliziranog dijela JNBPPD-a. U tu bi bazu davatelji koncesija trebali upisivati »sve koncesije, potkoncesije na pomorskom dobru i posebne upotrebe pomorskog dobra, kao i sve promjene vezane za koncesije, potkoncesije na pomorskom dobru i posebne upotrebe pomorskog dobra, a u roku ne dužem od 30 dana od dana nastupa okolnosti«.[356] Dakle, uz postojeći sustav triju evidencija (Upisnik koncesija, Registar koncesija i zemljišne knjige) namjera je uvesti i četvrtu evidenciju – JNBPPD čiji bi specijalizirani dio nosio isto ime kao i jedna od već postojećih samostalnih evidencija te bi upisi u nju, također, imali samo deklaratoran karakter.

4.3.2. Postupak davanja

ZPDML/23 propisuje da se koncesije na pomorskom dobru dodjeljuju ugovorom o koncesiji nakon provedenog javnog prikupljanja ponuda u postupku davanja koncesije. U taksativno navedenim slučajevima[357] pravo na posebnu

[352] ZPDML/23, čl. 59. st. 1. i 3.

[353] ZPDML/23, čl. 49. st. 1.

[354] ZPDML/23, čl. 78. st. 6. i čl. 79.

[355] ZPDML/23, čl. 52. st. 3. – 8. i čl. 46. st. 3. – 4.

[356] ZPDML/23, čl. 73.

[357] ZPDML/23, čl. 48. st. 3. i čl. 63. st. 1.

upotrebu dodjeljuje se odlukom donesenom na zahtjev u upravnom postupku.[358] Dozvole se, pak, dodjeljuju u upravnom postupku rješenjem o davanju dozvole nakon provedenog javnog natječaja.[359]

Dakle, novo se uređenje u bitnome razlikuje od prethodnog samo po tome što predviđa provođenje javnog natječaja za dodjelu dozvola, što ZPDML/03, kako je već rečeno, nije propisivao za koncesijska odobrenja. Prema našem mišljenju, intencija zakonodavca koja proizlazi iz toga jest osigurati izbor najpovoljnije financijske ponude u slučajevima gdje je vjerojatno narasla »potražnja« za dozvolama. To je svakako korak naprijed u odnosu na prethodno uređenje prema kojem su se koncesijska odobrenja izdavala na zahtjev, bez nadmetanja među poduzetnicima. Stoga bi se u proračunima jedinica lokalne samouprave (70 % uplaćuje se u korist proračuna dotične jedinice lokalne samouprave, a 30 % u korist proračuna županije kojoj pripada)[360] moglo prikupiti više sredstava od davanja dozvola nego od davanja koncesijskih odobrenja.

4.3.3. Prestanak i zaštita

Jedna od uočljivijih razlika u odnosu na postojeće uređenje jest izostanak navođenja razloga prestanka koncesija na pomorskom dobru (prava posebne upotrebe i dozvola), čime se efektivno upućuje na opće uređenje koncesija.[361] Tako koncesija i dalje prestaje, kao i prethodno posebno uređenje jer ZK/17 kao viši, opći propis o koncesijama propisuje iste razloge.[362] Jedina je iznimka potvrda koncesije pravnim sljednicima umrlog ili ugašenog koncesionara kako je predviđao prethodni ZPDML/03,[363] a ZPDML/23 to ne predviđa, iako se teoretski može predvidjeti ugovorom o koncesiji. Također, kao i kod ZPDML-a/03, dodatni razlog predviđen odredbama ZUP-a/09 jest jednostrani raskid ugovora prema davatelju koncesije, bez obzira na to je li koncesija dodijeljena u redovitom postupku ili na zahtjev,[364] kao i raskid ugovora o koncesiji zbog javnog interesa prema odredbama ZK-a/17.[365]

[358] ZPDML/23, čl. 46. st. 1.

[359] ZPDML/23, čl. 71. st. 3. i 7.

[360] ZPDML/23, čl. 42. st. 2.

[361] ZPDML/23, čl. 2. st. 1.

[362] ZK/17, čl. 70. – 73.

[363] ZPDML/03, čl. 42. t. 3.

[364] ZUP/09, čl. 153. st. 1. – 4.

[365] ZK/17, čl. 70. t. 2.

Nadalje, s obzirom na izostanak odredaba o prestanku prava posebne upotrebe dijela pomorskog dobra u slučajevima u kojima dolazi do primjene odredaba o koncesijama, zaključujemo kako *mutatis mutandis* vrijede ista opisana pravila o prestanku koncesija. Izvor subjektivnih prava ovlaštenika i ovdje je upravni ugovor (utemeljen na odluci o posebnoj upotrebi),[366] bez obzira na to je li takva odluka donesena u redovitom postupku ili primjenom pravila o koncesijama. Subjektivno pravo njihova ovlaštenika dozvole prema odredbama ZPDML-a/23 zasigurno prestaje istekom roka na koji je dana, zatim odreknućem ovlaštenika i rješenjem o ukidanju dozvole.[367] U potonjem slučaju, davatelj dozvole dužan je donijeti takvo rješenje kada utvrdi da se pomorsko dobro koristi suprotno uvjetima iz dozvole.[368]

Što se tiče pravne zaštite subjektivnih prava iz koncesija, novim se uređenjem uvodi veći stupanj pravne zaštite za koncesionare nego što je bio predviđen odredbama ZPDML-a/03 i prijedlogom važećeg ZPDML-a/23, i to sljedećom odredbom: »Koncesionar je ovlašten podnositi tužbe u vezi s pomorskim dobrom koje mu je dano u koncesiju, kao i podnositi tužbe radi naknade štete, radi činidbe i dr. protiv osoba koje mu ometaju izvršenje prava i obveza iz ugovora o koncesiji.« Prema našem mišljenju, takvom se odredbom *de facto* daje koncesionaru pravna legitimacija za podnošenje svih triju vrsta tužbenih zahtjeva u parničnom postupku (deklaratornog, kondemnatornog i konstitutivnog). To je znatan korak u odnosu na prethodno uređenje koje je, kako smo već naveli, praktički dopuštalo samo posjedovnu zaštitu kao direktan instrumenat zaštite protiv smetatelja posjeda. S druge strane, takva zaštita i dalje nije zajamčena, na primjer, ovlaštenicima prava posebne upotrebe i dozvola.

Naposljetku, smatramo kako se naša prethodna razmatranja o funkciji, odnosno različitoj podobnosti instituta dozvola (kao pandana bivšim koncesijskim odobrenjima) i koncesija za gospodarsko korištenje pomorskog dobra za ekonomske aktere, odnosno poduzetnike različitih ekonomskih mogućnosti, mogu primijeniti i ovdje. Suprotno tomu, pravo posebne upotrebe za neprofitne subjekte više nema funkciju kakvu je koncesija za posebnu upotrebu imala prema odredbama ZPDML-a/03. Stoga nije zanimljivo većini privatnopravnih aktera, osim onih koji bi bili sposobni snositi izrazito velike troškove koji proizlaze iz izgradnje objekata (javne) infrastrukture.[369]

366 ZK/17, čl. 70. t. 2.; ZPDML/23, čl. 46. st. 8.

367 ZPDML/23, čl. 71. st. 8. i čl. 72. st. 6.

368 ZPDML/23, čl. 72. st. 6.

369 ZPDML/23, čl. 45.

4.3.4. Posebno založnopravno uređenje

Kao i prema posebnom uređenju iz ZPDML-a/03, koncesije na pomorskom dobru i dalje mogu biti predmet založnih (i podzaložnih) prava koja se stječu ili gube odgovarajućim upisima u Upisnik koncesija.[370] Nasuprot tomu, posebne odredbe o založnom pravu na pravu posebne upotrebe, odnosno na dozvoli, izostaju, što dovodi u pitanje založnopravnu sposobnost takvih subjektivnih prava. Budući da je naplatno obavljanje djelatnosti koje mogu biti predmet posebne upotrebe nezamislivo zbog izričite odredbe ZPDML-a/23,[371] smatramo da je pravno nedopušteno zalaganje takvog subjektivnog prava.[372] S druge strane, prema važećoj regulaciji dozvola, ovlašteniku je zabranjeno sklapanje ugovora kojima bi treće osobe bile ovlaštene obavljati dotičnu djelatnost.[373] Međutim, nigdje nije zabranjeno založiti imovinu (stvari i prava) koje ovlaštenik stekne u izvršavanju sadržaja te dozvole. Stoga smatramo kako bi se, kao što je navedeno *supra* poglavlje 3.4.4., moglo govoriti o založnopravnoj sposobnosti prava iz dozvola na pomorskom dobru.

Ograničenje založnopravne sposobnosti subjektivnog prava koncesionara samo na osiguranje tražbine kreditora-financijske institucije iz ugovora o kreditu sklopljenog radi provedbe ugovora o koncesiji,[374] također, odražava zakonodavčevu intenciju dodatne zaštite pomorskog dobra kroz ograničenje mogućnosti raspolaganja koncesionarevim subjektivnim pravom iz koncesije, kao što se to čini isključenjem mogućnosti osnivanja podzaložnog prava.[375] Uređenje namirenja vjerovnika kroz prijenos koncesije ne odstupa bitno od prijašnjeg uređenja.[376] Naime, založni vjerovnik radi namirenja svoje tražbine sada ima pravo predložiti davatelju koncesije prijenos koncesije na sebe ili na treću osobu koja ispunjava uvjete za koncesionara ako dokaže da koncesionar (založni dužnik) nije ispunio osiguranu tražbinu do njezina dospijeća.[377] Ovo se razlikuje od prethodnog uređenja iz ZPDML-a/03 prema kojem je založni vjerovnik imao pravo zatražiti da se koncesija prenese na njega ili na treću osobu koja za to ispunjava uvjete.[378]

[370] ZPDML/23, čl. 65. – 70.

[371] ZPDML/23, čl. 11. st. 3.

[372] ZV/96, čl. 313.

[373] ZPDML/23, čl. 72. st. 2.

[374] ZPDML/23, čl. 65. st. 1.

[375] ZPDML/23, čl. 65. st. 3.

[376] ZPDML/23, čl. 68. – 69.

[377] ZPDML/23, čl. 68. – 69.

[378] ZPDML/03, čl. 34. st. 5. – 7.

5. ZAKLJUČAK

Temeljni stvarnopravni status plaža, odnosno pomorskog dobra kao vrste općih dobara, ostaje neizmijenjen u pravnom sustavu RH tijekom njezina postojanja. Također, moguće je potvrditi tezu o supstancijalnom pravnom kontinuitetu uređenja od stupanja na snagu OGZ-a iz 1816. godine do stupanja na snagu ZNPP-a/47 iz 1947. godine te potom od stupanja na snagu Ustava SFRJ-a, Ustava SRH-a i ZPVDLP-a/74 iz 1974. godine do danas, s obzirom na to da je ostvarenje pravila široke opće upotrebe pomorskog dobra i plaža bila načelna intencija svakog od tih stvarnopravnih propisa. Međutim, od osnutka RH postojala je i mogućnost ograničenja opće upotrebe pomorskog dobra – na temelju Ustava i zakona *(ex lege)* i na temelju ugovora o koncesiji (ranije i prava korištenja) na pomorskom dobru, odnosno plažama sklopljenog u skladu s tim propisima. Smatramo da se to može opravdati nužnošću ostvarenja raznovrsnih interesa koji se trebaju ostvariti na i u vezi s pomorskim dobrom. Postizanje takve ravnoteže između javnih i privatnih interesa ujedno je i funkcija države koja je prema Ustavu dužna skrbiti o javnom interesu i o dobrima od interesa za RH. Je li u konkretnom slučaju postignuta ta ravnoteža, posebno u kontekstu koncesioniranja dijelova pomorskog dobra i plaža, pitanje je procjene društvenih potreba, uključujući zaštitu prirode, dostupnost plaža građanima, kao i ekonomski napredak i razvoj turističkog sektora. Međutim, u domaćoj znanosti nije neuobičajeno mišljenje koje zagovara podvrgavanje svih plaža režimu koncesija, uključujući ograđivanja i naplate ulaznica za pojedine kategorije.[379]

Analizirane odredbe ZPDML-a/23 nastavljaju uređenje koncesioniranja plaža i u bitnome ne odstupaju od postojećeg uređenja, iako donose korak naprijed zakonskom integracijom i konkretizacijom prethodno šturo definiranog pravnog pojma plaža.[380] Dugotrajnost koncesija koja se problematizirala uz tvrdnje o riziku *de facto* privatizacije i devastacije pomorskog dobra pokazuje se kao djelomično pogrešna primjedba, s obzirom na to da nije novost tog zakonskog prijedloga, nego sastavni element dotičnog pravnog instituta još od ZK-a/92.[381] Međutim, s obzirom na osobitu vrijednost pomorskog dobra, smatramo da atraktivnost plaža za investicije potencijalnih koncesionara ne bi suštinski umanjila niti prepolavljanje rokova maksimalnog trajanja koncesija propisanih važećim ZPDML-om/23. Hrvatska obala, prema našem mišljenju, nedvojbeno je jedan od najvrjednijih materijalnih resursa kojima raspolaže RH i koji će, samim time, gotovo u svim uvjetima biti atraktivan za investiranje. Korak u smjeru zaštite

[379] Capar, R., Trebaju li nam propisi…, *op. cit*., str. 185 i 187-189.

[380] ZPDML/23, čl. 76. – 81.

[381] ZK/92, čl. 1. st. 4.

opće dostupnosti javnih plaža definitivno je i zabrana njihova ograđivanja te ograničavanje pristupa.[382]

Primjedbe iznesene u javnosti prije i nakon stupanja na snagu ZPDML-a/23 koje su tvrdile da se njegovim odredbama otvaraju vrata »zaposjedanjem« plaža od krupnog kapitala jer su upravo financijske institucije jedini potencijalni založni vjerovnici kod zalaganja prava iz koncesije na temelju izričite odredbe zakona,[383] također, treba ocijeniti potpuno neosnovanima. Naime, banke nisu registrirane za obavljanje takve djelatnosti te bi suprotno postupanje (konkretno, namirivanje sekvestracijom, odnosno preuzimanjem koncesije) kršilo temeljno pravilo iz Zakona o trgovačkim društvima (u nastavku: ZTD/93)[384] koje zabranjuje trgovačkim društvima (uključujući banke) obavljanje djelatnosti za koje nisu registrirane.[385] Štoviše, smatramo kako bi banke kršile tu obvezu čak i ako osnuju i potom upravljaju drugim trgovačkim društvom koje jest nositelj takvih registracija, pa je zapravo nejasno koji bi pravni subjekti mogli ispuniti taj uvjet.

Daljnji koraci naprijed, u odnosu na prethodno uređenje, uključuju konkretizaciju načela održivog razvoja te socio-ekološki osviještenog upravljanja i iskorištavanja pomorskog dobra,[386] jasno rješavanje pitanja stečenih stvarnih prava na pomorskom dobru,[387] propisivanje ograničenja koncesioniranja plaža[388] te postroženje prekršajnih sankcija za protupravno upravljanje, upotrebu, korištenje, ograničenje opće upotrebe ili oštećenje pomorskog dobra.[389] Iako je u javnosti problematiziran kao ustavnopravno neprihvatljiv, iz provedene analize ne proizlazi da ZPMDL/23 odstupa ili povećava postojeća ograničenja opće upotrebe koja, uostalom, nisu izričito zajamčena samim Ustavom (premda se zaštita plaža kao dobara od interesa za RH može interpretirati u skladu sa ZV-om/96). Novo je uređenje ujedno i u skladu s preuzetim obvezama iz Protokola IUOP-a, štiteći plaže, odnosno pomorsko dobro, formalno u skladu s njihovim stvarnopravnim statusom i unaprjeđujući njihovu zaštitu. Stoga se teze o privatizaciji plaža i devastaciji morske obale čine opravdanima više u kontekstu moguće neadekvatne provedbe propisa o zaštiti plaža nego u kontekstu samog

382 ZPDML/23, čl. 78. st. 3. – 4. i čl. 79. st. 3. – 4.

383 ZPDML/23, čl. 65. st. 1.

384 *Narodne novine*, br. 111/1993, 34/1999, 121/1999, 52/2000, 118/2003, 107/2007, 146/2008, 137/2009, 111/2012, 125/2011, 68/2013, 110/2015, 40/2019, 34/2022, 114/2022, 18/2023, 130/2023.

385 ZTD/93, čl. 35.

386 ZPDML/23, čl. 6.

387 ZPDML/23, čl. 8.

388 ZPDML/23, čl. 78. st. 6. i čl. 81.

389 ZPDML/23, čl. 194. – 208.; ZPDML/03, čl. 112. – 117.

zakonskog uređenja. Međutim, s obzirom na prikazane primjere i dalje aktivnih koncesija za gospodarsko korištenje pomorskog dobra danih prema prijašnim propisma za relativno niske iznose naknade, dotična opasnost zasigurno nije započela sa ZPDML-om/23.

Uzimajući u obzir da je položaj koncesionara na temelju (upravnog) ugovora o koncesiji oslabljen u odnosu na davatelja koncesije, na primjer, njegovim ovlastima za oduzimanje koncesije i raskid ugovora zbog javnog interesa,[390] te da je zaštita pomorskog dobra dodatno ojačana ovlašću direktne zabrane koncesioniranja određenih dijelova pomorskog dobra, odnosno zakonskom subrogacijom u korist Vlade RH.[391] Međutim, s obzirom na to da se s time *de facto* proširuju ovlasti Vlade RH, treba pričekati eventualnu provedbu tih odredaba u praksi kako bi se moglo konkretnije ocijeniti njihovo djelovanje. Slično tomu, smatramo da će se konkretniji zaključci o ovlasti založnog vjerovnika da traži prijenos koncesije i prije dospijeća svoje tražbine osigurane tom koncesijom, također, moći izvesti tek nakon formiranja sudske i upravne prakse prema odredbama ZPDML-a/22. Pritom ponovno ističemo kako nije osnovan strah od ulaska eksponenata »krupnog« kapitala iz bankarskog sektora jer ta trgovačka društva nisu registrirana za obavljanje dotične djelatnosti.[392]

Naposljetku, problem izostanka direktne zaštite prava koncesionara i ovlaštenika posebne upotrebe u odnosima s trećim osobama djelomično je riješen čl. 48. st. 6. ZPDML-a/23, ali je za ovlaštenike prava posebne upotrebe i dozvola zadržano postojeće pravno uređenje koje im u bitnome pruža samo posjedovnu zaštitu kao direktan instrument protiv ometanja posjeda. Što se tiče svrhovitosti izričite zabrane ograđivanja plaža, ističemo kako bi postavljena ograda označila koncesionarov posjed i prevladala jezične i kulturne barijere. Zabranom ograđivanja komplicira se pravna pozicija, što dovodi do dodatnih troškova zaštite koncesioniranog dobra i čini samu koncesiju manje atraktivnom, s obzirom na to da je koncesionaru teže štititi svoj posjed, a dužan je brinuti o očuvanju koncesioniranog dobra.[393] Međutim, smatramo da je to nužan korak radi očuvanja dostupnosti pomorskog dobra, s obzirom na to da očekivane koristi od gospodarskog korištenja pomorskog dobra zasigurno nadmašuju teškoće.

[390] ZK/17, čl. 70. t. 2. – 3.

[391] ZPDML/23, čl. 53. st. 1. t. 2. – 3.

[392] ZPDML/23, čl. 65. st. 1.; ZTD/93, čl. 35.

[393] ZPDML/23, čl. 6. st. 6.

BIBLIOGRAFIJA

Knjige i poglavlja u knjigama:

1. Cartlidge, N., Whose Beach is it anyway?, Taplin, J. (ur.), *Towards Liveable Cities and Better Communities*, Smart Vision International, Perth, 2011., str. 1-13.
2. Čepulo, D., *Hrvatska pravna povijest u europskom kontekstu*, Pravni fakultet u Zagrebu, Zagreb, 2012.
3. Frković, S., Objekti na pomorskom dobru, Bienenfeld, J. *et al*. (ur.), *Nekretnine kao objekti imovinskih prava*, Narodne novine, Zagreb, 2007., str. 59-106.
4. Gavella, N.; Josipović, T.; Gliha, I.; Belaj, V.; Stipković, Z., *Stvarno pravo*, svezak 1. i 2., Narodne novine, Zagreb, 2007.
5. Horvat, M., *Rimsko pravo*, Pravni fakultet u Zagrebu, Zagreb, 2008.
6. Klarić, P.; Vedriš, M., *Građansko pravo*, Narodne novine, Zagreb, 2014.
7. Ljubetić, S., *Pomorsko dobro i zemljišne knjige*, Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb, 2019.

Članci:

1. Alterman, R.; Pellach, C., Beach Access, Property Rights, and Social-Distributive Questions: A Cross-National Legal Perspective of Fifteen Countries, *Sustainability*, god. 14 (2022.), br. 7, str. 1-23.
2. Aviani, D., Posebnosti upravnih ugovora i njihove sudske kontrole u hrvatskom pravu, *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu*, god. 50 (2013.), br. 2, str. 351-370.
3. Aviani, D., Zasebno korištenje opće-uporabljivih dobra u Hrvatskoj: dometi i ograničenja, *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu*, god. 46 (2009.), br. 1, str. 123-150.
4. Bolanča, D., Koncesije na pomorskom dobru – novine u hrvatskom zakonodavstvu, *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu*, god. 46 (2009.), br. 1, str. 71-95.
5. Bolanča, D., Koncesijska odobrenja na pomorskom dobru – *de lege lata* i *de lege ferenda*, *Pomorski zbornik*, god. 38 (2000.), br. 1, str. 159-170.
6. Bolanča, D., Problem stvarnih prava na pomorskom dobru (bitne novine hrvatskoga pomorskog zakonodavstva), *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, god. 54 (2015.), br. 169, str. 327-358.

7. Capar, R., Trebaju li nam propisi o plažama, *Pomorski zbornik*, god. 38 (2000.), br. 1, str. 183-190.
8. Čović, S., Sporni aspekti dodjele koncesijskih odobrenja na pomorskom dobru u upravnosudskoj praksi, *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu*, god. 57 (2020.), br. 1, str. 211-237.
9. Iličić, V., Suvremene metode određivanja granice pomorskog dobra, *Ekscentar*, br. 7, 2005., str. 71-74.
10. Jelavić, A., Pravni položaj pomorskog dobra, *Naše more*, god. 59 (2012.), br. 1-2, str. 22-35.
11. Jug, J., Stvarna prava na pomorskom dobru?, *Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci*, god. 34 (2013.), br. 1, str. 277-303.
12. Ljubetić, S., Granice pomorskog dobra i lučkog područja – legislativno uređenje i problematika u praksi, *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, god. 60 (2021.), br. 175, str. 173-204.
13. MacLeod, M.; Pereira da Silva, C.; Cooper, J. A. G., A Comparative Study of the Perception and Value of Beaches in Rural Ireland and Portugal: Implications for Coastal Zone Management, *Journal of Coastal Research*, god. 18 (2004.), br. 1, str. 14-24.
14. Nikšić, S., Imovina u građanskom pravu, *Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu*, god. 62 (2012.), br. 5-6, str. 1599-1633.
15. Perkušić, A.; Petrinović, R.; Perkušić, Z., Stjecanje i zaštita posjeda na pomorskom (općem) dobru *de lege lata – de lege ferenda*: (poseban osvrt na prijedlog novog Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama), *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, god. 49 (2010.), br. 164, str. 531-554.
16. Perkušić, A., Pomorsko (opće) dobro i na njemu osnovana prava u zemljišnim knjigama, *Naše more*, god. 52 (2005.), br. 1-2, str. 13-21.
17. Schlacher, T. A. *et al*., Sandy Beaches at the Brink, *Diversity and Distributions*, god. 13 (2007.), br. 5, str. 556-560.
18. Skorupan Wolff, V., Izvlaštenje na pomorskom dobru, *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, god. 47 (2008.), br. 162, str. 197-198.
19. Staničić, F.; Bogović, M., Koncesije na pomorskom dobru – odnos zakona o koncesijama i zakona o pomorskom dobru i morskim lukama, *Pravni vjesnik*, god. 33 (2017.), br. 1, str. 73-104.
20. Šikić, M.; Staničić, F., Pravna narav ugovora o koncesiji, *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu*, god. 48 (2011.), br. 2, str. 419-441.
21. Turina, A. Z., More i njegova važnost, *Naše more*, god. 9 (1962.), br. 1, str. 14-16.

22. Vojković, G.; Štambuk-Šunjić, M., Pravni status hrvatske morske obale od stupanja na snagu Općeg građanskog zakonika do 1914. godine, *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu*, god. 44 (2007.), br. 2, str. 267-282.
23. Vojković, G., Utvrđivanje granice pomorskog dobra *de lege lata* i *de lege ferenda*, *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, god. 61 (2022.), br. 176, str. 527-558.
24. Vuković, A., Stečena prava na pomorskom dobru, *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu*, god. 46 (2009.), br. 2, str. 373-389.
25. Vuković, A., Ustavni sud Republike Hrvatske o pravima na pomorskom dobru, *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu*, god. 48 (2011.), br. 1, str. 125-133.
26. Wolch, J.; Zhang, L., Beach Recreation, Cultural Diversity and Attitudes toward Nature, *Journal of Leisure Research*, god. 36 (2004.), br. 3, str. 414-443.

Propisi:

1. Convention for the Protection of the Mediterranean Sea against Pollution (Barcelona Convention), Official Journal of the European Communities, L 240/3, 19. rujna 1977., https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:21976A0216(01) (pristup 26. travnja 2023.).
2. Direktiva 2014/89/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 23. srpnja 2014. o uspostavi okvira za prostorno planiranje morskog područja, SL L 257/135, 28. kolovoza 2014.
3. Ovršni zakon, *Narodne novine*, br. 112/2012, 25/2013, 93/2014, 55/2016, 73/2017, 131/2020, 114/2022.
4. Pomorski zakonik, *Narodne novine*, br. 17/1994, 74/1994, 43/1996, 158/2003, 181/2004.
5. Pravilnik o načinu, uvjetima i visini naknada za izdavanje koncesijskih odobrenja, *Narodne novine*, br. 51/1996, 18/1999, 23/2003, 43/2003, 46/2003, 158/2003.
6. Pravilnik o vrstama morskih plaža i uvjetima koje moraju zadovoljavati, *Narodne novine*, br. 50/1995, 158/2003.
7. Recommendation of the European Parliament and of the Council of 30 May 2002 concerning the implementation of Integrated Coastal Zone Management in Europe, OJ L 148/24, 6. lipnja 2002., https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32002H0413 (pristup 26. travnja 2023.).

8. United Nations Environment Programme, Coordinating Unit for the Mediterranean Action, ICZM Protocol, Protocol on Integrated Coastal Zone Management (ICZM) in the Mediterranean, Madrid, 2. siječnja 2008., https://wedocs.unep.org/bitstream/handle/20.500.11822/35671/08IG18_Final_Act_iczm_eng.pdf (pristup 26. travnja 2023.).
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 davanja koncesijskog odobrenja na pomorskom dobru, *Narodne novine*, br. 36/2004, 63/2008, 133/2013, 63/2014, 83/2023.
11. Ustav Republike Hrvatske, *Narodne novine*, br. 56/1990, 135/1997, 08/1998, 113/2000, 124/2000, 28/2001, 41/2001, 55/2001, 76/2010, 85/2010, 05/2014.
12. Ustav Socijalističke Federativne Republike Jugoslavije, *Narodne novine*, Zagreb, 1980.
13. Ustav Socijalističke Republike Hrvatske, *Narodne novine*, Zagreb, 1980.
14. Zakon o cestama, *Narodne novine*, br. 56/1991.
15. Zakon o elektroničkim komunikacijama, *Narodne novine*, br. 76/2022.
16. Zakon o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika, *Narodne novine*, br. 43/1996.
17. Zakon o javnim cestama, *Narodne novine*, br. 100/1996, 76/1998, 27/2001, 114/2001, 117/2001, 65/2002, 180/2004.
18. Zakon o koncesijama, *Narodne novine*, br. 18/1990, 61/1991, 89/1992, 125/2008, 90/2011, 143/2012, 69/2017, 107/2020.
19. Zakon o morskim lukama, *Narodne novine*, br. 108/1995, 6/1996, 137/1999, 97/2000, 158/2003.
20. Zakon o nevažnosti pravnih propisa donesenih prije 6. travnja 1941. i za vrijeme neprijateljske okupacije, *Službeni list FNRJ*, br. 86/1946, 105/1946, 96/1947.
21. Zakon o obveznim odnosima, *Službeni list SFRJ*, br. 29/1978, 39/1985, 46/1985, 57/1989; *Narodne novine*, br. 53/1991, 73/1991, 3/1994, 111/1993, 107/1995, 7/1996, 91/1996, 112/1999, 88/2001, 35/2005, 41/2008, 125/2011, 78/2015, 29/2018, 126/2021, 114/2022, 156/2022.
22. Zakon o općem upravnom postupku, *Narodne novine*, br. 47/2009, 110/2021.
23. Zakon o osnovnim vlasničkopravnim odnosima, pročišćeni tekst, *Službeni list SFRJ*, br. 6/1980, 36/1990; *Narodne novine*, br. 53/1991, 91/1996.
24. Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama, *Narodne novine*, br. 158/2003, 100/2004, 141/2006, 38/2009, 123/2011, 56/2016, 98/2019, 83/2023.

25. Zakon o pomorskom i vodnom dobru, lukama i pristaništima, *Narodne novine*, br. 19/1974, 24/1974, 39/1974, 39/1975, 17/1977, 18/1981, 31/1986, 47/1989, 26/1993, 17/1994, 29/1994, 107/1995, 108/1995, 142/1998.
26. Zakon o potvrđivanju Protokola o integralnom upravljanju obalnim područjem Sredozemlja, *Narodne novine*, br. 8/2012.
27. Zakon o rudarstvu, *Narodne novine*, br. 56/2013, 14/2014, 52/2018, 115/2018, 98/2019, 83/2023.
28. Zakon o suzbijanju diskriminacije, *Narodne novine*, br. 85/2008, 112/2012.
29. Zakon o trgovačkim društvima, *Narodne novine*, br. 111/1993, 34/1999, 121/1999, 52/2000, 118/2003, 107/2007, 146/2008, 137/2009, 111/2012, 125/2011, 68/2013, 110/2015, 40/2019, 34/2022, 114/2022, 18/2023, 130/2023.
30. Zakon o vlasništvu i drugim stvarnim pravima, *Narodne novine*, br. 91/1996, 68/1998, 137/1999, 22/2000, 73/2000, 129/2000, 114/2001, 79/2006, 141/2006, 146/2008, 38/2009, 153/2009, 143/2012, 152/2014, 81/2015, 94/2017.
31. Zakon o zemljišnim knjigama, *Narodne novine*, br. 91/1996, 68/1998, 137/1999, 114/2001, 100/2004, 107/2007, 152/2008, 126/2010, 55/2013, 60/2013, 108/2017, 63/2019, 128/2022.

Ostalo:

1. Arhiv Jugoslavije, Ustav FNRJ, 31. januar 1946., https://www.arhivyu.rs/leksikon-jugoslavije/konstitutivni_akti_jugoslavije (pristup 6. travnja 2023.).
2. Hrvatski sabor, Konačni prijedlog Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama, drugo čitanje, p.z. br. 439 – predlagateljica: Vlada Republike Hrvatske, 14. srpnja 2023., https://www.sabor.hr/hr/konacni-prijedlog-zakona-o-pomorskom-dobru-i-morskim-lukama-drugo-citanje-pz-br-439-predlagateljica (pristup 13. siječnja 2024.).
3. Hrvatski sabor, Prijedlog zakona o pomorskom dobru i morskim lukama, Klasa: 934-01/14-01/01, URBROJ: 65-14-02 od 16. travnja 2014., https://www.sabor.hr/sites/default/files/uploads/sabor/2019-01-18/080655/PZ_657.pdf (pristup 13. siječnja 2024.).
4. Hrvatski sabor, Prijedlog zakona o pomorskom dobru i morskim lukama, Klasa: 022-02/22-01/202, URBROJ: 65-23-11 od 6. srpnja 2023., https://www.sabor.hr/sites/default/files/uploads/sabor/2023-07-06/151410/PZ_439.pdf (pristup 13. siječnja 2024.).
5. Kundih, B., Umjesto koncesijskih odobrenja uvedene dozvole, Stručni portal pomorsko dobro, https://www.pomorskodobro.com/umjesto-koncesijskih-odobrenja-uvedene-dozvole/ (pristup 3. lipnja 2024.).

6. Leksikografski zavod Miroslav Krleža, Jadransko more i otoci, https://croatia.eu/index.php/hr/home-hr/zemljopis-stanovnistvo/jadransko-more-i-otoci (pristup 19. ožujka 2023.).
7. Ministarstvo financija, Registar koncesija, https://t.ly/kR-J (pristup 18. travnja 2023.).
8. Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, Javno savjetovanje o Nacrtu prijedloga Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama s Obrascem Iskaza o procjeni učinaka propisa, 15. studenog 2011., https://esavjetovanja.gov.hr/ECon/MainScreen?entityId=22504 (pristup 1. lipnja 2024.).
9. Ministarstvo turizma Republike Hrvatske, Turizam u brojkama 2021., izdanje 2022., https://t.ly/9SWe (pristup 19. ožujka 2023.).
10. Vrhovni sud Republike Hrvatske, Zaključci sa sastanka predsjednika Građanskog odjela Vrhovnog suda Republike Hrvatske s predsjednicima građanskih odjela županijskih sudova RH održanog 16. i 17. rujna 2015. u Šibeniku, Broj: Su-IV-246/2015 od 17. rujna 2015., https://www.vsrh.hr/custompages/static/HRV/files/PravnaShvacanja-Zakljucci/GO-zakljucci/VSRH_GO_2015_Su_246-2015_2015-09-17_zakljucci.pdf (pristup 13. siječnja 2024.).

Summary:

THE PROPERTY LAW OF BEACHES IN THE REPUBLIC OF CROATIA

The problem of limiting public use of maritime demesne as a form of public domain is as inherent to the doctrine of public domain as it is to the need to preserve its unique natural and social value. Maritime demesne cannot be subject to any property rights, but can be subject to private exploitation by way of concessions, which are similar to property rights and give rise to various questions concerning the conflicting models of the use of maritime demesne. Thus, the development of maritime demesne, specifically beaches, is traced from the early Austro-Hungarian legislation, over the period of social ownership, up to the current Martime Demesne and Maritime Ports Act. The legal typology of beaches, acquired rights, and the granting, protection, and termination of concessions are discussed. Current solutions, which have attracted significant public attention, are contrasted with the earlier Martime Demesne and Martime Ports Bill of 2003. Contrary to popular opinion, this paper demonstrates that the new Martime Demesne and Maritime Ports Act of 2023 does not in fact deviate significantly from previous legislation but, in fact, generally improves it. Nevertheless, certain issues remain open, such as those concerning the lien capacity of concession rights and acquired rights on maritime demesne.

Keywords: *concessions; public domain; maritime demesne; beaches; Maritime Demesne and Maritime Ports Act of 2023.*

REGULATION OF THE EMPLOYMENT STATUS OF SEAFARERS

BORIS JERMAN, PhD*

UDK 347.793:331.106(497.4 + 497.5 + 450)
DOI 10.21857/yk3jwh7z49
Review article
Received: 17 October 2023
Accepted for print: 17 January 2024

This article discusses the specifics of the employment relationship of seafarers who not only perform their obligations on a ship under an employment contract, but also live far away from their permanent residence, with limited contact with their home environment, including their families. In the past, their position was less than envious, since they, as a party in the working relationship, were clearly under the authority of the shipowner and were very poorly informed about their rights. The situation began to improve in recent times, when the legislator and international organisations, such as the International Maritime Organization (ILO), began to adopt legislation to regulate their position. The Maritime Labour Convention, 2006 (MLC, 2006) is of key importance in the legislation that has recently been adopted to improve the position of seafarers. Its greatest value is that it introduces port state control, which means that member states carry out inspections on ships arriving at their ports to ensure that they comply with its provisions. Regardless of the above, the position of seafarers is still far from desirable as shipowners are trying to reduce their operating costs by cutting down on the number of crew members and their benefits. The situation of seafarers should not only be improved with appropriate legislation, but also with its implementation. The main purpose of this article is to point out the specifics of the legal regulation of the position of seafarers, which cannot be regulated by the provisions of general labour law, and to analyse the development of such regulation which began to improve the position of seafarers from the middle of the 19th century. However, it is necessary to highlight that the legal regulation of seafarers is not a new phenomenon, since it is possible to find regulations from as early as the Middle Ages that contained certain provisions that could serve as an example for modern regulations. Another purpose of this article is to point out that different national regulations are based on the same principles of regulating the position of seafarers. With this aim, the

* Boris Jerman, PhD, Head of Legal Department, Port of Koper, Port and Logistic System d.d., Vojkovo nabrežje 38, 6501 Koper, Slovenia, email: Boris.Jerman@luka-kp.si.

position of seafarers in Slovenia, Croatia, and Italy is analysed. The legislations of the three countries are more or less in compliance with the MLC, 2006 and other international conventions, but they differ in their scope, which is influenced by the extent and importance of the maritime sector in their national economies.

Keywords: *seafarers; contract of employment; International Labour Organization (ILO); Maritime Labour Convention, 2006; repatriation; port state control.*

1. INTRODUCTION

As in all employment relationships, seafarers are under the authority of an employer (i.e., a shipowner). However, certain characteristics of the relationship between seafarers and shipowners cannot be regulated within general labour legislation. Due to the nature of their work, seafarers face entirely different risks and working conditions than other employees. Seafarers operate in an environment and in conditions of considerable risk summarised in the well-known formula of *"risicum maris et gentis"*, with long periods of absence from their homes and families, with scarce and sporadic opportunities for contact that may cause them social and economic instability; for this reason, the intervention of the legislator is particularly incisive, including the introduction of a contract in a public administrative form still required today to address the risks to which seafarers are exposed.[1]

In the past, the position of seafarers was not envious. In many cases, seafarers were forced to accept jobs far below the standards of legal protection.[2] Their poor working conditions were also caused by the lack of appropriate labour legislation. People from the bottom of society, with a lack of schooling or poor education that would enable them to exercise their rights, often chose to become seafarers. This is much less the case now, which applies especially to Europe, North America, and the rest of the developed world. However, this is still a problem for seafarers who are recruited from underdeveloped parts of the world. With advances in technology and the adoption of seafarers' legislation at

[1] Comenale Pinto, M. M., Il contratto di arruolamento nel diritto della navigazione, *Il diritto marittimo*, vol. 2014, nos. 2-4, pp. 277-278.

[2] Bilić, A.; Smokvina, V., Problemi i perspektive ugovora o radu pomoraca u svijetlu konvencije o radu pomoraca uz poseban osvrt na hrvatsko zakonodavstvo (Problems and Perspectives of Seafarers' Labour Contracts in the Light of Maritime Labour Convention with Special Reference to Croatian Legislation), in: Amižić Jelovčić, P. (ed.), *Zbornik radova 3. međunarodne znanstvene konferencije pomorskog prava "Suvremeni izazovi pomorske plovidbe" (MZKPP Split, 2021.) (The Book of Proceedings of the 3rd International Scientific Conference on Maritime Law "Modern Challenges of Marine Navigation" (ISCML Split 2021))*, Faculty of Law, University of Split, Split, 2021, p. 12.

national and international levels, the living and working conditions of seafarers on ships have improved. Nonetheless, there are new challenges that require the constant improvement of the seafarers' status, especially the reduction of the crew and the increased intensity of loading and unloading of cargo when the ship is in port and when the shipowner uses all crew members to the maximum, not allowing them to leave the vessel.[3]

2. HISTORICAL OVERVIEW

Contrary to the impression that the position of seafarers began to be regulated only after the First World War, with the International Labour Organization (ILO) adopting conventions regulating the position of seafarers, there had already been awareness that seafarers should be entitled to special legal protection.

The development of the modern legal protection of seafarers began in the 19th century through case law and the first legal acts, although the position of seafarers had been quite thoroughly regulated in most medieval sea codes. Promulgated in 1200, the Rolls of Oléron asserted, "I(f) the master () orders and commands any of the ships' company … in the service of the ship, and (they) thereby happen to be wounded or otherwise hurt, … they shall be cured and provided for at the cost and charges of the said ship".[4] As well as other medieval maritime codes, these laws not only provided for medical treatment for crew members, but also broader "social security". Such codes also existed in the area of the Adriatic Sea. In accordance with the Zadar Statute from the 14th century, salaries of sailors employed on a fixed-term basis were established as payments by instalments. They would receive their first payment on the day of signing the contract, the second one upon 2/3 completion, and the third upon 3/3 completion of the voyage.[5] According to the Dubrovnik Statute from 1272, if a sailor got ill in Dubrovnik, before the commencement of the voyage and after receiving the salary, he had to give it back to the shipowner, but if the ship had sailed out of Dubrovnik and the sailor had to be discharged at some place other than Dubrovnik, he was entitled to a salary in proportion to the time he had served on board the ship. Sailors in Dubrovnik were also entitled to participate in the profits of the maritime enterprise. If the ship sailed within the Adriatic Sea, the profit was divided into thirds between the sailors, the merchant, and the shipowner, but if the ship sailed

[3] *Ibidem*, p. 14.

[4] The Laws of Oléron (The Rules of Oléron), Article VI.

[5] Bartulović, Ž.; Aflić, M., Sailor's Service from Medieval Times to Modern Maritime Labour Conventions, *Pomorski zbornik*, vol. 55 (2018), no. 1, p. 169.

outside the Adriatic Sea, the merchant received half of the profit, and the sailors and shipowners a quarter each. Sailors could enter into special agreements to their own benefit, using their right to load certain goods on board, as cabin baggage, which they were allowed to sell on the captain's approval.[6] All of the above shows a fairly advanced regulation of the seafarer's position for that time, in some cases more advanced than at the beginning of the 19th century, when common case law protecting the seafarer's position started to develop.

In England, the Court of Admiralty in the 19th century was concerned about the position of seafarers and tried to strike a balance between shipowners and seafarers.[7] In the *Minerva* case, Lord Stowell emphasised that seafarers were a population that was generally ignorant and illiterate, notoriously and proverbially reckless and improvident, ill provided with the means of obtaining useful information, and almost ready to sign any instrument regarding wages and conditions that may be proposed to them, even against themselves.[8] The aforementioned positions contributed to the fact that the courts in the British Empire began to treat seafarers as persons who, due to their weaker position, must receive special protection. A similar position existed in the United States in the case of *Harden v. Gordon*.[9] In this case, the court decided that the shipowner was responsible for charges related to board and lodging and the nursing of a sick seafarer on shore under maritime law, and that a stipulation tying the seafarer's wages to the successful completion of a long voyage was unfair and illegal.

The legislature followed the courts somewhat later. Although one of the main reasons for regulating the position of seafarers was the improvement of their social situation, this was not the only reason for the adoption of such legislation. Another reason was the awareness that the regulated position of seafarers helps to strengthen the country's merchant marine fleet.[10]

In 1876, after years of campaigning, the British Parliament amended the Merchant Shipping Act to discourage the overloading of cargo ships by means of mandatory "load lines", a symbol displayed on the hull to mark the minimum "freeboard".[11] The aforementioned amendment to the Merchant Shipping Act

6 *Ibidem,* pp. 170-171.

7 Carey, L., The Maritime Labour Convention, 2006: The Seafarer and the Fisher, *Australian and New Zealand Maritime Law Journal*, vol. 31 (2017), no. 1, p. 15.

8 *The Minerva* (1825) 1 Hagg Adm 347.

9 *Harden v. Gordon*, 11 F. Cas. 480 (No. 6047), 2000 AMC 893 (C.C.D. me. 1823), p. 893.

10 Comenale Pinto, M. M., Il contratto di arruolamento…, *op. cit.*, p. 277.

11 Piniella, F.; Silos, J. M.; Bernal, F., Who Will Give Effect to the ILO's Maritime Labour Convention, 2006?, *International Labour Review,* vol. 152 (2013), no. 1, p. 60.

was not intended to systematically improve the position of seafarers, but it contributed significantly to their safety. Before that, seafarers had to board ships even if they were overloaded. The systematic regulation of the position of seafarers can only be discussed with the amendment of the Merchant Shipping Act in 1894. With the amendments to the aforementioned act, a number of preventive measures were introduced, which improved the safety of seafarers. The act regulated the training and qualifications of seafarers, rules of navigation and signalling, ship construction, and maritime safety. It also contained a stipulation that if the ship's crew exceeded a hundred persons, a medical practitioner had to be present on the ship.[12] This act effectively planted the seed of future international maritime conventions.[13]

Before the First World War, Great Britain was a superpower in both merchant and military navies, so it is not surprising that it was the first to begin the process of adopting legislation aimed at improving the safety of seafarers. It was therefore only a matter of time before the process of creating legislation aimed at improving the position of seafarers at the international level began, all the more because the first conventions of maritime law, although not in the field of improving the situation of seafarers, started to be adopted during this period.[14] In this respect, a conference was held in Washington in 1889 aimed at adopting legislation to prevent collisions at sea. The Titanic disaster in 1912 led to the organisation of an international conference in London in 1914. One of its outcomes was the preparation of the text of the Convention on the Safety of Life at Sea. It was due to enter into force in 1915, but did not because of the First World War.[15]

3. DEVELOPMENT OF MODERN SEAFARERS' EMPLOYMENT REGULATIONS

At the international level, seafarers' labour rights were regulated at the end of the First World War with the establishment of the ILO in 1919 as part of the Treaty of Versailles, with the aim of supporting countries in creating labour legislation and other regulations that would ensure humane working conditions

[12] Merchant Shipping Act (UK), Article 209.

[13] Piniella, F. *et al.,* Who Will Give Effect…, *op. cit.*, p. 60.

[14] Thus, in 1910, two international conventions in the field of maritime law were adopted: the Convention for the Unification of Certain Rules of Law respecting Assistance and Salvage at Sea (The Salvage Convention 1910) and the Convention for the Unification of Certain Rules of Law with Respect to Collision Between Vessels (The Collision Convention 1910).

[15] Piniella, F. *et al.*, Who Will Give Effect…, *op. cit.*, p. 61.

for workers and prevent exploitation by employers.[16] The ILO became the first of the United Nations' specialised agencies. Because of the international nature of maritime transport, not significantly affected even at the time of relatively closed national borders, and the rather unenviable position of seafarers as one of the key stakeholders in the implementation of maritime transport, the ILO has adopted many conventions[17] and recommendations[18] regulating the position of

[16] Rozić, I.; Vuković, T.; Božiković, N., Kolektivni ugovori kao izvor prava za reguliranje radnog statusa pomoraca u Republici Hrvatskoj, *Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci*, vol. 42 (2021), no. 3, p. 697.

[17] Minimum Age (Sea) Convention, 1920 (No. 7); Unemployment Indemnity (Shipwreck) Convention, 1920 (No. 8); Placing of Seamen Convention, 1920 (No. 9); Minimum Age (Trimmers and Stokers) Convention, 1921 (No. 15); Medical Examination of Young Persons (Sea) Convention, 1921 (No. 16); Inspection of Emigrants Convention, 1926 (No. 21); Seamen's Articles of Agreement Convention, 1926 (No. 22); Repatriation of Seamen Convention, 1926 (No. 23); Marking of Weight (Packages Transported by Vessels) Convention, 1929 (No. 27); Protection against Accidents (Dockers) Convention (Revised), 1932 (No. 32); Officers' Competency Certificates Convention, 1936 (No. 53); Holidays with Pay (Sea) Convention, 1936 (No. 54); Shipowners' Liability (Sick and Injured Seamen) Convention, 1936 (No. 55); Hours of Work and Manning (Sea) Convention, 1936 (No. 57); Minimum Age (Sea) Convention (Revised), 1936 (No. 58); Food and Catering (Ships' Crews) Convention, 1946 (No. 68); Certification of Ships' Cooks Convention, 1946 (No. 69); Seafarers' Pensions Convention, 1946 (No. 71); Paid Vacations (Seafarers) Convention, 1946 (No. 72); Medical Examination (Seafarers) Convention, 1946 (No. 73); Accommodation of Crews Convention, 1946 (No. 75); Wages, Hours of Work and Manning (Sea) Convention, 1946 (No. 76); Paid Vacations (Seafarers) Convention (Revised), 1949 (No. 91); Accommodation of Crews Convention (Revised), 1949 (No. 92); Seafarers' Identity Documents Convention, 1958 (No. 108); Minimum Age (Fishermen) Convention, 1959 (No. 112); Medical Examination (Fishermen) Convention, 1959 (No. 113); Fishermen's Articles of Agreement Convention, 1959 (No. 114); Fishermen's Competency Certificates Convention, 1966 (No. 125); Accommodation of Crews (Fishermen) Convention, 1966 (No. 126); Accommodation of Crews (Supplementary Provisions) Convention, 1970 (No. 133); Dock Work Convention, 1973 (No. 137); Continuity of Employment (Seafarers) Convention, 1976 (No. 145); Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, 1976 (No. 147); Occupational Safety and Health (Dock Work) Convention, 1979 (No. 152); Health Protection and Medical Care (Seafarers) Convention, 1987 (No. 164); Repatriation of Seafarers Convention (Revised), 1987 (No. 166); Recruitment and Placement of Seafarers Convention, 1996 (No. 179); Seafarers' Hours of Work and the Manning of Ships Convention, 1996 (No. 180).

[18] Hours of Work (Fishing) Recommendation, 1920 (No. 7); Hours of Work (Inland Navigation) Recommendation, 1920 (No. 8); National Seamen's Codes Recommendation, 1920 (No. 9); Unemployment Insurance (Seamen) Recommendation, 1920 (No. 10); Migration (Protection of Females at Sea) Recommendation, 1926 (No. 26); Repatriation (Ship Masters and Apprentices) Recommendation, 1926 (No. 27); Labour Inspection (Seamen) Recommendation, 1926 (No. 28); Protection against Accidents (Dockers) Reciprocity Recommendation, 1929 (No. 33); Protection against Accidents (Dockers) Consultation of Organisations Recommendation, 1929 (No. 34); Seamen's Welfare in Ports Recommendation, 1936

seafarers. The main difference between conventions and recommendations is that conventions are legally binding on member states that have ratified them, while recommendations have only an advisory function.

With the exception of the MLC, 2006, all conventions and recommendations regarding the seafarers' position adopted since the ILO's foundation regulate only specific relations of seafarers. However, this does not diminish the importance of the ILO and all the conventions and recommendations that have been adopted for the protection of seafarers. Each individual convention or recommendation represents an issue that needed to be solved in relation to seafarers, but some conventions and recommendations are also very technical. With the growing number of conventions and recommendations, the question arises whether they could be ranked by their importance, but, from the seafarers' perspective, it is very difficult to establish which aspects of labour legislation are more important than others.

Rather than the question of the importance of an individual convention or recommendation, the question of the implementation of individual conventions and recommendations arises. The ILO has 187 member states[19] characterised by different economic, cultural, and social conditions. All this affects the very implementation of conventions and recommendations at the national level. For this reason, it is not surprising that the provisions of the conventions are not equally enforced in all ILO member states, and, of course, shipowners are aware of this.

(No. 48); Hours of Work and Manning (Sea) Recommendation, 1936 (No. 49); Seafarers' Social Security (Agreements) Recommendation, 1946 (No. 75); Seafarers (Medical Care for Dependants) Recommendation, 1946 (No. 76); Vocational Training (Seafarers) Recommendation, 1946 (No. 77); Bedding, Mess Utensils and Miscellaneous Provisions (Ships' Crews) Recommendation, 1946 (No. 78); Ships' Medicine Chests Recommendation, 1958 (No. 105); Medical Advice at Sea Recommendation, 1958 (No. 106); Seafarers' Engagement (Foreign Vessels) Recommendation, 1958 (No. 107); Social Conditions and Safety (Seafarers) Recommendation, 1958 (No. 108); Vocational Training (Seafarers) Recommendation, 1970 (No. 137); Seafarers' Welfare Recommendation, 1970 (No. 138); Employment of Seafarers (Technical Developments) Recommendation, 1970 (No. 139); Crew Accommodation (Air Conditioning) Recommendation, 1970 (No. 140); Crew Accommodation (Noise Control) Recommendation, 1970 (No. 141); Dock Work Recommendation, 1973 (No. 145); Protection of Young Seafarers Recommendation, 1976 (No. 153); Continuity of Employment (Seafarers) Recommendation, 1976 (No. 154); Merchant Shipping (Improvement of Standards) Recommendation, 1976 (No. 155); Occupational Safety and Health (Dock Work) Recommendation, 1979 (No. 160); Seafarers' Welfare Recommendation, 1987 (No. 173); Repatriation of Seafarers Recommendation, 1987 (No. 174).

[19] For more on the ILO, see https://www.ilo.org/global/about-the-ilo/lang--en/index.htm (accessed 31 August 2023).

As has been emphasised, one of the characteristics of the ILO conventions and recommendations that have been adopted since the establishment of the organisation is that they dealt with narrower areas of relations that needed to be regulated for seafarers. In this regard, some specific areas were soundly regulated, although a convention that would comprehensively regulate the legal position of seafarers was not adopted until the adoption of the MLC, 2006. Specific regulations of individual areas turned out to be problematic due to the long time span in which individual conventions were adopted, i.e. since the end of the First World War. Above all, the conventions adopted before the Second World War are wholly unsuitable for seafarers' working conditions today.[20]

3.1. Maritime Labour Convention, 2006

The problem of regulating individual aspects of seafarers' employment was solved by the MLC, 2006, which was adopted at the 94th International Labour Conference in Geneva between 7 and 23 February 2006. The decision to draft a new convention was the result of a 2001 resolution that the international seafarers' and ship owners' organisations had jointly adopted and which was later proposed for consideration to the ILO Assembly by a substantial number of member states. On the basis of extensive consultations between 2001 and 2006 by representatives of seafarers and shipowners as well as many international governmental and non-governmental organisations and government representatives, a text was prepared for adoption at the conference.[21] The Convention defines that it enters into force twelve months after the thirtieth country ratifies it, but on condition that these include countries with a share of at least 33% of gross tonnage. In accordance with the above, the Convention entered into force in October 2013.

The MLC, 2006 is labelled the "Fourth Pillar" of the international regulatory regime for safe shipping, complementing three existing conventions of the International Maritime Organization (IMO).[22] The first three pillars represent three IMO conventions: the International Convention for the Safety of Life at Sea – SOLAS,[23] the International Convention for the Prevention of Pollution from

[20] Bilić, A.; Smokvina, V., Problemi i perspektive ugovora o radu pomoraca…, *op. cit.*, p. 18.

[21] Ntovas, A. X. M., Introductory Note to the Maritime Labour Convention, *International Legal Materials*, vol. 53 (2014), no. 5, p. 933.

[22] Carey, L., The Maritime Labour Convention, 2006…, *op. cit.*, p. 19.

[23] The main objective of the SOLAS Convention is to specify minimum standards for the construction, equipment and operation of ships, compatible with their safety. Flag States are responsible for ensuring that ships under their flag comply with its requirements, and

Ships – MARPOL,[24] and the International Convention for Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers – STCW.[25]

Compared to the MLC, 2006, the main purpose of which is to regulate the social status of seafarers, the conventions created within the framework of the IMO, which are part of the "Fourth Pillar" system, are significantly more technical in nature. The violation of a single convention of this Pillar is not necessarily a violation of some important institutes of maritime law such as seaworthiness, as defined in more detail hereinafter. The position of seafarers is affected not only if the MLC, 2006 is violated, but also if they are boarded on a ship that does not meet the minimum construction standards prescribed by the SOLAS Convention or if they have not reached the minimum training standards prescribed by the STCW Convention. On the other hand, it is necessary to consider the MLC, 2006 and the other conventions that form the four-pillar system within the framework of the maritime undertaking as a whole, because their violation has far-reaching consequences; their violation is not only a violation of public law investigated by the competent state inspection authorities, but also extends to the field of private legal relationships of the maritime undertaking. Violation of the provisions of the conventions of the four-pillar system itself can also lead to a situation where the vessel can be declared unseaworthy. However, the term seaworthiness covers more than the technical or physical condition of the ship. Particular standards of the industry governing the seaworthiness of vessels are regulated by IMO conventions, namely SOLAS and STCW.[26] Seaworthiness is defined as the state of a vessel in such a condition, with such equipment, and manned by such a master and crew, that normally the cargo will be loaded, carried, cared for and discharged properly and safely on the contemplated voyage.[27] This means, among other things, that the ship must also be adequately

a number of certificates are prescribed in the Convention as proof that this has been done, available at https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS),-1974.aspx (accessed 31 August 2023).

[24] MARPOL is the main international convention covering prevention of pollution of the marine environment by ships from operational or accidental causes, available at https://www.imo.org/en/about/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-(MARPOL).aspx (accessed 3 September 2023).

[25] STCW prescribes minimum standards relating to training, certification and watchkeeping for seafarers which countries are obliged to meet or exceed, available at https://www.imo.org/en/ourwork/humanelement/pages/stcw-conv-link.aspx (accessed 3 September 2023).

[26] Aladwani, T., Effect of Shipping Standards on Seaworthiness, *European Journal of Commercial Contract*, vol. 3 (2011), no. 2, p. 34.

[27] Tetley, W., *Marine Cargo Claims*, 3rd Edition, Les Éditions Yvon Blais, Montreal, 1988, p. 370.

equipped for navigation.[28] In this respect, when the seafarers are not provided with adequate food and drinking water, not only is the MLC, 2006 violated,[29] but the ship is also considered unseaworthy,[30] and if damage occurs as a result, the shipowner is responsible. Until now, there has been no case law for ships deemed unseaworthy because of MLC, 2006 violations. However, a breach of SOLAS was established in the case of *The Marine Sulphur Queen*,[31] where the court considered that the vessel violated the building regulations and was therefore considered unseaworthy. The construction regulations of merchant vessels are extracted from the regulations of SOLAS. Nevertheless, it should be noted that not all violations of the MLC, 2006 and of other labour legislation, which may also have an impact on navigation, are considered to make the ship unseaworthy. In the case of *Alfred C. Toepfer v. Schiffahrtsgesellschaft G.m.b.H. v. Tossa Marine Co. Ltd.*,[32] the court stated that seaworthiness covers more than the physical state of the ship. However, it is clear that the term does not impose an obligation on the carrier to ensure that the wages paid to the seafarers on board the vessel have been approved by the International Transport Workers Federation.

The primary aims of the MLC, 2006 are to ensure comprehensive worldwide protection of seafarers' rights and to "level the playing field" for operators by protecting shipowners and countries committed to the protection of seafarers from unfair competition on the part of substandard ships.[33] From this point of view, the MLC, 2006 has three underlying purposes:

---

[28] *Ibidem*.

[29] MLC, 2006 obliges member states to ensure that food and drinking water of appropriate quality are provided on ships flying their flag (Regulation 3.2). The said obligation of member states is specified even more precisely by the provisions relating to the provision of minimum supplies of food and drinking water (Standard A3.2).

[30] Law firms and insurance companies often start from the point of view that if the ship is not supplied with adequate supplies of food and drinking water, it is not seaworthy, as for example: "Unsanitary living conditions are another form of unseaworthiness. Spoiled food, lack of safe drinking water, and other basic deficiencies can all lead to serious illnesses and conditions that require immediate medical attention out at sea". Morrow & Sheppard LLP, 10 Things That Can Make a Vessel Unseaworthy, 31 August 2021, available at https://www.morrowsheppard.com/blog/10-things-can-make-vessel-unseaworthy/ (accessed 19 June 2023); Accessible Marine Insurance (AMI) considers the lack of adequate food provisions and other provisions for seafarers as the unseaworthiness of the ship, available at https://ami-ins.com/unseaworthiness/ (accessed 19 June 2023).

[31] *The Marine Sulphur Queen* (1973) 1 Lloyd's Rep. 88.

[32] *The Derby, Alfred C. Toepfer v. Schiffahrtsgesellschaft G.m.b.H. v. Tossa Marine Co. Ltd*. (1985) 2 Lloyd's Rep. 325.

[33] Carey, L., The Maritime Labour Convention, 2006…, *op. cit*., p. 19.

- to lay down (in its Articles and Regulations) a firm set of principles and rights;
- to allow (through the Code) a considerable degree of flexibility in the way members implement these principles and rights; and
- to ensure (through Title 5) that the principles and rights are properly complied with and enforced.[34]

3.1.1. Structure of the Maritime Labour Convention, 2006

The MLC, 2006 contains three interconnected parts, namely Articles, Regulations, and Code. The Convention consists of standards (part A) and guidelines (part B). The Articles and Regulations set out the core rights and principles and the basic obligations of members ratifying the Convention.[35] The Convention details implementation of the Regulations. It comprises Part A (mandatory Standards) and Part B (non-mandatory Guidelines).[36] After ratification of the MLC, the member states are obliged to ensure the application of the provisions contained in the Regulation and Standards from Part A of the Convention. The application of Part B, which refers to the Guidelines, is not mandatory and is left to the discretion of each country.

The Convention consists of five titles: Title (1) Minimum requirements for seafarers to work on a ship; Title (2) Conditions of employment; Title (3) Accommodation, recreational facilities, food and catering; Title (4) Health protection, medical care, welfare and social security protection; Title (5) Compliance and enforcement.

3.1.2. Regulation of Labour Relations According to the MLC, 2006 and the Obligations of Countries that Have Ratified the Convention

The provisions of the MLC, 2006 can be classified according to purely technical criteria or according to the purposes of implementation. The purposes of MLC, 2006 implementation can be further divided into provisions defining seafarers' rights guaranteed by the MLC, 2006 (Titles 1-4) and various enforcement and compliance provisions (Title 5 of the Convention).

---

[34] *Ibidem*.

[35] MLC, 2006, Explanatory note to the Regulations and Code of the Maritime Labour Convention, paragraph 3.

[36] MLC, 2006, Explanatory note to the Regulations and Code of the Maritime Labour Convention, paragraph 4.

3.1.2.1. Recruitment

Recruitment provisions in the MLC, 2006 are divided into age, health, and professional requirements for seafarers, specifying who can be recruited in the first place. In connection with the employment of seafarers, age criteria, health criteria, and professional qualification criteria have to be met to prevent child labour and ensure that no underage persons work on a ship, the minimum age of employment is 16 years.[37] Health provisions require that, with exceptions specified by the Code, seafarers shall not work on a ship unless they are certified as medically fit to perform their duties.[38] Professional requirements for seafarers include a recruitment and placement system stipulating that crew members may not work on a ship unless they are trained or certified as competent or otherwise qualified to perform duties.[39] The MLC, 2006 provides all seafarers with free access to an efficient, fair, and transparent shipboard employment system.[40] According to the MLC, 2006, member states can have public seafarer recruitment and placement services or private ones. The latter must be operated only in conformity with the standardised system of licensing or certification, or another form of regulation.[41]

3.1.2.2. Seafarers' Employment Agreements and Their Rights from the Employment Relationship

The regulation of seafarers' employment agreements is one of the central topics of the MLC, 2006. Through this regulation, the Convention tries to prevent situations that in the past have led seafarers to a distinctly subordinate position, either because they were forced into it or were unaware of their rights. In this respect, the seafarer's employment agreement as regulated by the MLC, 2006 intends to prevent such situations by providing clear information both to the seafarers, shipowners, flag state inspectors, and port state inspectors alike in order to readily demonstrate compliance with the MLC, 2006.[42]

All the above is specified in the MLC, 2006 stipulating that an employment contract must be set out in a clearly written, legally enforceable agreement, in

37 MLC, 2006, Regulation 1.1, paragraph 2.

38 MLC, 2006, Regulation 1.2.

39 MLC, 2006, Regulation 1.3, paragraph 1.

40 MLC, 2006, Regulation 1.4, paragraph 1.

41 MLC, 2006, Standard A1.4, paragraph 2.

42 Carey, L., The Maritime Labour Convention, 2006…, *op. cit.*, p. 21.

accordance with the standards set out in the Code.[43] An employment agreement in written form was introduced by the MLC, 2006 to minimise dilemmas as to what the two parties have agreed upon. The position of seafarers was upgraded to allow them to review and seek advice on the terms and conditions in the agreement and accept them freely before signing.[44] Bearing in mind that seafarers are mostly ill-informed or uneducated in law, the MLC, 2006 gives them the opportunity to examine the employment contract before concluding it and, if necessary, seek advice from experts. In this way, the MLC, 2006 creates the conditions for eliminating one of the problems that occurred for seafarers in the past.

In the context of the MLC, 2006 provision stipulating that the terms of employment of seafarers must be defined in a clear and legally enforceable contract, the question arises: What is a legally enforceable contract? The answer is simple: a legally enforceable contract is one with contents directly mandatory for the contracting parties according to the MLC, 2006 (regulations and standards), or according to the MLC, 2006 recommendations (guidelines) that become mandatory if declared as such by a member state. If not stated otherwise, the provisions of the MLC, 2006 or national legislation apply. No contract of employment that breaches the MLC, 2006 and national law can be legally enforceable. An employment contract that is in accordance with national law but does not comply with the provisions of the MLC, 2006 to the extent ratified by the country is also null and void.

Since an employment agreement is a bilaterally binding contract, one of the basic obligations of a shipowner is to pay wages to seafarers. The MLC, 2006 defines that seafarers working on a ship flying the flag of a member state must be paid at intervals not exceeding one month.[45] With this provision, the MLC, 2006 ensures regular payment of incomes to seafarers, which had proven to be a great problem in the past. Regardless of the importance of paying seafarers a regular income, the provision fails to solve the issue of low wages that do not allow seafarers and their families to enjoy at least a minimal standard of living. Although the Convention fails to address the socioeconomic issue of poverty among crew members, it does stipulate that, without prejudice to the principle of free collective bargaining, each member state should, after consulting representative shipowners' and seafarers' organisations, establish procedures for determining the wages of seafarers.[46] However, this provision is only a non-

[43] MLC, 2006, Regulation 2.1, paragraph 1.

[44] MLC, 2006, Regulation 2.1, paragraph 2.

[45] MLC, 2006, Standard A2.2, paragraph 1.

[46] MLC, 2006, Guideline B2.2.3, paragraph 1.

binding guideline. In most countries, the wages of seafarers are either regulated by special rules or governed by collective agreements.

In addition to wages, the MLC, 2006 regulates other rights of seafarers, which must be taken into account when concluding employment contracts with them. The minimum hours of rest are ten hours per day and 77 hours per week.[47] Regulated hours of rest are essential to prevent seafarers from becoming fatigued, which can greatly affect their safety, the safety of the crew, and the safety of the ship. The MLC, 2006 itself does not define the state of fatigue, which is already defined by the IMO in its documents.[48] The MLC, 2006 specifically states that seafarers are entitled to paid leave. Minimum standards for annual leave for seafarers are determined by each member state. The length of paid annual leave is calculated on the basis of a minimum of 2.5 calendar days per month of employment.[49]

One of the main characteristics of seafarers' employment is that they perform it far from their permanent residence. One of the negative consequences of the said circumstance that has been proven in the past is that seafarers were abandoned by the shipowner without means to return home. For this reason, the MLC, 2006 regulates the possibility of repatriation of seafarers: (i) if the seafarers' employment agreement expires while they are abroad; (ii) when the seafarers' employment agreement is terminated by the shipowner or by the seafarer for justified reason; (iii) when the seafarers are no longer able to carry out their duties under their employment agreement or cannot be expected to carry them out in the specific circumstances.[50]

In order to ensure smooth repatriation and to prevent cases where the shipowner does not have the financial means to carry it out, the MLC, 2006 provides that each member state shall require that ships sailing under its flag have financial security to ensure that seafarers are repatriated.[51]

These constitute the basic seafarers' rights from the legal employment relationship, in accordance with the provisions of the MLC, 2006.

---

47 MLC, 2006, Standard A2.3, paragraph 5.

48 The Maritime Safety Committee of the IMO approved MSC.1/Circ. 1598 Guidelines on Fatigue, with an annex defining fatigue as a state of physical and/or mental impairment resulting from factors such as inadequate sleep, extended wakefulness, work/rest requirements, out of sync with circadian rhythms, and physical, mental or emotional exertion that can impair alertness and the ability to safely operate a ship or perform safety-related duties.

49 MLC, 2006, Standard A2.4, paragraph 2.

50 MLC, 2006, Standard A2.5.1, paragraph 1.

51 MLC, 2006, Regulation 2.5.

Title 2 with conditions of employment includes provisions concerning the number of crew members, career and skills development, and opportunities for seafarers' employment that are normally not part of seafarers' employment agreements. Nonetheless, the question arises as to whether seafarers in an employment relationship could file a claim against the shipowner if these provisions are violated. Such a claim could not be ignored based on the shipowner's general liability to seafarers. So, for example, if the shipowner has a smaller number of crew members than prescribed and consequently endangers the safe operation of the ship, causing damage to the seafarers (whether due to injuries or something else), the seafarers would succeed in a compensation case against the shipowner.

In addition to Title 2, which defines the direct employment conditions of seafarers, seafarers' rights are also defined in Title 3 and Title 4, establishing some important rights not directly regulated in employment contracts with shipowners. While Title 3 covers the accommodation, recreational facilities, food and catering of crew members, Title 4 regulates health protection, medical care, welfare and social security protection. Social security protection includes medical care, sickness benefit, unemployment benefit, old-age benefit, employment injury benefit, family benefit, maternity benefit, disability benefit, and survivors' benefit.[52]

3.1.2.3. Compliance and Enforcement

No convention, even one that is perfect from a systemic and substantive point of view, can achieve its purpose if it does not include mechanisms for its enforcement. This challenge is thoroughly addressed in Title 5 of the MLC, 2006 with its provisions regulating three areas: flag state responsibilities, port state responsibilities, and labour-supplying state responsibilities.

Member states are responsible for the implementation of the MLC, 2006 obligations regarding ships flying their flag. In this respect, member states are required to establish an effective system for the inspection and certification of maritime labour conditions to ensure that the working and living conditions for seafarers on ships that fly their flag meet, and continue to meet, the standards of the MLC, 2006.[53] One important innovation introduced by the MLC, 2006 in respect of flag states, as reflected in the provision of the Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, 1976 (No. 147), and the Labour Inspection

[52] MLC, 2006, Standard A4.5, paragraph 1.

[53] MLC, 2006, Regulation 5.1.1, paragraph 2.

(Seafarers) Convention, 1996 (No. 178), is the requirement for ships to hold a maritime labour certificate and a declaration of maritime labour compliance.[54] A maritime labour certificate, complemented by a declaration of maritime labour compliance, attests, in the absence of any other provisions, that the ship has been duly inspected by the flag state and that the requirements of the MLC, 2006 relating to working and living conditions of the seafarers are met to the extent so certified.[55] All of the above refers to ships with a gross tonnage of 500 or over, involved in international travel, and ships of 500 gross tonnage or over, flying the flag of a member state and operating from a port, or between ports, in another country.[56] In order to ensure compliance with the provisions of the MLC, 2006, inspectors have broad powers and not only check whether an individual ship complies with the provisions of the Convention, but can also request the elimination of deficiencies if they believe that the deficiencies constitute a serious breach of the requirements of the Convention or represent a significant danger to seafarers' safety, health or security. They may also prohibit the ship from leaving port until necessary actions are taken.[57]

Inspections by the flag state are not enough since not all member states follow the same rigorous criteria regarding the exercise of jurisdiction and control of ships. Many of the states that operate open ship registers do not require shipowners to comply with international conventions, even if they have ratified them. The result of such a situation is that seafarers on such ships receive very low wages, live in poor on-board conditions, and work long periods of overtime without proper rest.[58] This situation could be solved by introducing port state control, which means that member states carry out inspections on ships arriving at their ports to ensure that they comply with the provisions of the MLC, 2006. The concept of the inspection of foreign ships was established in 1914 with the drafting of the SOLAS Convention. The Memorandum of Understanding on Port State Control regime emerged in the early 1980s.[59] For this purpose, the MLC, 2006 defines that every foreign ship calling, in the normal course of its business or for operational reasons, in the port of a member state may be the subject of inspection, for the purpose of reviewing compliance with the requirements of

[54] Adăscăliței, O., Compliance and Conformity in Maritime Labour Law. The Maritime Labour Convention, *Perspectives of Law and Public Administration*, vol. 11 (2022), no. 4, p. 492.

[55] MLC, 2006, Regulation 5.1.1, paragraph 4.

[56] MLC, 2006, Regulation 5.1.3, paragraph 1.

[57] MLC, 2006, Standard A5.1.4, paragraph 7.

[58] Carey, L., The Maritime Labour Convention, 2006…, *op. cit*., p. 27.

[59] Adăscăliței, O., Compliance and Conformity in Maritime Labour Law…, *op. cit*., p. 492.

the Convention relating to seafarers' working and living conditions on board ship, including seafarers' rights.[60]

The MLC, 2006 systematically regulates the position of seafarers by enforcing their rights as well as by defining some special measures to protect seafarers in the areas where they are most vulnerable. This is particularly relevant when seafarers are looking for and concluding an employment relationship or when individual stakeholders do not fulfil their obligations towards seafarers. In this regard, member states are obliged to ensure the implementation of the MLC, 2006 regulations regarding the recruitment, placement, and social security protection of seafarers who are nationals, permanent residents, or are domiciled in their territory.[61] In this case, rights from the Standard A5.3 MLC, 2006 can be implemented and enforced. Among other rights, seafarers must be exempted from paying the costs of their employment, informed of their rights before and during employment, and given the opportunity to review the contract of employment before singing it. They also have the right to be protected through insurance or other equivalent measures to compensate for the monetary loss they may incur as a result of the failure of a recruitment and placement service or the relevant shipowner under the seafarers' employment agreement to meet their obligations to them. To ensure the rights of seafarers in these cases, member states must establish an effective system of inspection and supervision to fulfil their responsibility.[62]

3.2. 2022 Amendments to the MLC, 2006

Protecting the position of seafarers requires the constant upgrading of the provisions of the MLC, 2006. At its 110th session on 6 June 2022, the ILO approved amendments to the MLC, 2006, which are expected to come into force from 1 December 2024. The amendments refer to recruitment and placement, repatriation, recreational facilities (including access to the internet on board and at port), food and catering, and the disembarkation of seafarers who require immediate medical attention. Some of the most important amendments are briefly described below. If the recruitment and placement agencies or shipowners fail to fulfil their employment agreement obligations, causing financial loss for the seafarer, they must compensate the seafarer through insurance or a similar method. Seafarers must be informed about such protection measures.[63] The Convention is based

[60] MLC, 2006, Regulation 5.2.1, paragraph 1.

[61] MLC, 2006, Regulation 5.3, paragraph 1.

[62] MLC, 2006, Regulation 5.3, paragraph 3.

[63] Amendment of Standard A1.4.

on the principle that it is necessary to repatriate seafarers, including those who are abandoned. Even replacement seafarers should be given the same rights and entitlements as per the MLC, 2006. The responsibility falls on the port state, the flag state, and the labour-supplying country.[64] Regarding nutrition and drinking water, the Convention enforces the observance of religious requirements, cultural practices, and nutritional value.[65] Each member state must ensure the immediate disembarking of seafarers in need of urgent medical care from ships in its territory.[66] The amendments also impose the obligation of adding the registered owner's name, if different from the shipowner's.[67]

3.3. The Impact of the MLC, 2006 on European Union Legislation

The European Union has recognised the importance of the MLC, 2006, especially its effect on improving seafarers' living and working conditions, as well as its effort to ensure fair and equal competition for operators and shipowners.[68]

This has resulted in the adoption of several legal acts by the European Union in relation to the MLC, 2006. First, on 7 June 2007, a Council Decision authorising the Member States to ratify the Convention was adopted. The MLC, 2006 was incorporated into the EU legislation by Council Directive 2009/13/EC of 16 February 2009.[69] This directive introduces the Agreement concluded by the European Community Shipowner's Association (ECSA) and the European Transport Workers' Federation (ETF) on the MLC, 2006 and amends Council Directive 1999/63/EC.[70] The directive introduces the contents of Titles I, II, III and IV of the MLC, 2006, but not the contents on social security, the flag states' responsibilities, the maritime labour certificate, the declaration of maritime labour compliance, the inspection of enforcement, the labour-supplying state's responsibilities, and

64 Amendment of Standard A2.5.1.

65 Amendment of Standard A3.2.

66 Amendment of Standard A4.1.

67 Amendment of Appendix A2-I and Appendix A4-1.

68 Adăscăliței, O., Compliance and Conformity in Maritime Labour Law…, *op. cit*., p. 500.

69 Council Directive 2009/13/EC of 16 February 2009 implementing the Agreement concluded by the European Community Shipowners' Associations (ECSA) and the European Transport Workers' Federation (ETF) on the Maritime Labour Convention, 2006, and amending Directive 1999/63/EC, Official Journal of the European Union, L 124/30, 20 May 2009.

70 Council Directive 1999/63/EC of 21 June 1999 concerning the Agreement on the organisation of working time of seafarers concluded by the European Community Shipowners' Association (ECSA) and the Federation of Transport Workers' Unions in the European Union (FST) – Annex: European Agreement on the organisation of working time of seafarers, Official Journal of the European Communities, L 167, 2 July 1999.

the onshore seafarer complaint-handling procedures[71] regulated mainly in Title V. The directive was amended by Council Directive (EU) 2018/131,[72] with the implementation of the 2014 amendments to the MLC, 2006 referring to financial security for repatriation and contractual compensation for death or long-term disability of seafarers due to an occupational injury, illness, or hazard.[73]

The content of Title V of the MLC, 2006 is included in some other documents of EU legislation. Thus, port state control is regulated in Directive 2009/13/EC as amended by Directive 2013/38/EU of the European Parliament and of the Council.[74] This directive applies both to ships flying the flag of a party to the MLC, 2006 and to ships flying the flag of a state that is not party to the MLC, 2006. In this way, the directive introduces the rule that ships flying the flag of a state which is not a party to the Convention shall not be subject to more favourable treatment during port state control than that applicable to ships flying the flag of a state which is a party to the Convention.[75] Within the framework of measures to comply with the provisions of the MLC, 2006, the competent state authorities have various options, the most extreme of which is the detention of the ship until the requirements of the Convention are met.[76]

---

71 Adăscăliţei, O., Compliance and Conformity in Maritime Labour Law…, *op. cit*., p. 500.

72 Council Directive (EU) 2018/131 of 23 January 2018 implementing the Agreement concluded by the European Community Shipowners' Associations (ECSA) and the European Transport Workers' Federation (ETF) to amend Directive 2009/13/EC in accordance with the amendments of 2014 to the Maritime Labour Convention, 2006, as approved by the International Labour Conference on 11 June 2014, Official Journal of the European Union, L 22/28, 26 January 2018.

73 The financial security system set in the MLC, 2006 was prescribed very broadly and insufficiently, opening a number of questions and doubts, especially: what is the legal nature of MLC, 2006 financial security? From the insurance standpoint, is it life, accident or liability insurance? Who has an insurable interest and what is the nature of that interest? Which document proves the fulfilment of the MLC, 2006 requirements? To clarify the financial provisions, amendments to the MLC, 2006 were adopted that came into force in January 2014. Although the MLC, 2006 does not explicitly prescribe a system of compulsory insurance, with the third party right to a direct claim *(actio directa)* against the insurer, marine insurance with its characteristics appeared as a very suitable method of fulfilling the MLC, 2006 requirements – especially P&I insurance. See Petrinović, R.; Lovrić, I.; Perkušić, T., Role of P&I Insurance in Implementing Amendments to Maritime Labour Convention 2014, *Transactions on Maritime Science*, vol. 6 (2017), no. 1, p. 39.

74 Directive 2013/38/EU of the European Parliament and of the Council of 12 August 2013 amending Directive 2009/16/EC on port State control, Official Journal of the European Union, L 218/1, 14 August 2013.

75 Directive 2013/38/EU, Article 1, paragraph 2.

76 Directive 2013/38/EU, Article 1, paragraph 10.

Among the Union law directives relating to the MLC, 2006, it is also worth mentioning Directive 2013/54/EU[77] of the European Parliament and of the Council. The purpose of the directive is to introduce certain compliance and enforcement provisions, envisaged in Title V of the MLC, 2006, which relate to those parts of the MLC, 2006 in respect of which the required compliance and enforcement provisions have not yet been adopted.[78]

4. THE REGULATION OF SEAFARERS' EMPLOYMENT RELATIONSHIP IN SOME COUNTRIES

The development of individual national systems for regulating the seafarers' position depends on several factors, including historical, political, cultural, social and economic ones in every country, as well as the scope and importance of the maritime sector in the national economy. In the following section, systems regulating the position of seafarers in Slovenia, Croatia, and Italy are presented. These are neighbouring countries and very connected to the territory where there have been intensive trade routes in history. However, despite the fact that they are all subject to the legislation of the European Union and have all ratified a number of ILO conventions, including the ILO 2006, they have developed specific regulations governing the legal position of seafarers. In the past, Slovenia and Croatia were part of the same state of Yugoslavia and of the same socio-economic system, different from the Italian one, which is why they have a fairly similar system of regulating the position of seafarers. Regardless of the above, the reasons for the differences are primarily economic. Italy has the most extensive maritime sector, and for this reason it also has the most comprehensive and diversified regulation of the position of seafarers. Unlike Slovenia and Croatia, it has significantly more differentiated categories of seafarers. It also has a very differentiated system of collective agreements for different categories of seafarers compared to Croatia, while Slovenia does not have such a system at all. There are also differences between Slovenia and Croatia, which mainly lie in the fact that Croatia has more regulations governing the position of seafarers, while in Slovenia seafarers have to refer directly to international conventions to a greater extent. Regardless of the above, the same principles of protecting

[77] Directive 2013/54/EU of the European Parliament and of the Council of 20 November 2013 concerning certain flag State responsibilities for compliance with and enforcement of the Maritime Labour Convention, 2006, Official Journal of the European Union, L 329/1, 10 December 2013.

[78] Directive 2013/54/EU, Preamble (8).

the position of seafarers can be found in all three systems, which are, on one hand, historically conditioned by the legal regulation of the position of seafarers, which began to develop in the Mediterranean from as early as the Middle Ages, and, on the other hand, they are determined by international conventions, ratified by all three states.

4.1. Slovenia

Slovenia does not have a special system of regulating seafarers' employment relations. The regulation of seafarers' employment relationships is based on general labour legislation governed by the Employment Relationships Act-1,[79] which states that the act shall also apply to seafarers' employment relationships, except for issues that are otherwise specified in a special law.[80] The same act also prescribes that until the adoption of a special law regulating seafarers' employment relationships, the provisions of the Employment Relationships Act[81] in force before the Employment Relationships Act-1, regulating the registration of employment contracts, the minimum age of seafarers, working hours, night shifts and annual leave of seafarers, will be in force.[82]

The only special law that to some extent regulates the employment relationships of seafarers in the Republic of Slovenia is the Maritime Code.[83] In the Maritime Code, the chapter on crew members regulates some aspects of seafarers' employment relationships and introduces certain content regulated by the MLC, 2006 in its own provisions, such as a the national seafarer's book, the minimum employment age for seafarers, seafarers' right to information regarding the content of the employment contract before its conclusion, documents related to the employment contract that a shipowner must have on board, placement services, working hours, leave of seafarers, and the content of the contract on

[79] Employment Relationships Act-1, *Official Gazette of the Republic of Slovenia*, nos. 21/2013, 78/2013.

[80] Employment Relationships Act-1, Article 2, paragraph 3.

[81] Employment Relationships Act, *Official Gazette of the Republic of Slovenia*, nos. 42/2002, 103/2007.

[82] Employment Relationships Act-1, Article 229, paragraph 2, defines that until the adoption of a special law that will regulate seafarers' employment relationships, the provisions of Articles 218 to 223 of the Act, which regulate registration of employment contracts, the minimum age of seafarers, working hours, night shifts and annual leave of seafarers, shall apply.

[83] Maritime Code, *Official Gazette of the Republic of Slovenia*, no. 62/2016.

employment and repatriation.[84] While the Maritime Code covers some important aspects of seafarers' employment relationships, it fails partially or fully to regulate the registration of employment contracts and the annual leave of seafarers.

Regardless of the fact that Slovenian legislation regulates certain areas of seafarers' employment relationships, it should be pointed out that the Republic of Slovenia ratified the MLC, 2006 on 27 February 2016. In accordance with the Constitution of the Republic of Slovenia,[85] ratified and published international treaties are directly applicable.[86]

Adopted national legislation and international conventions provide a considerable legal basis for regulating the legal position of seafarers in Slovenia, although certain legislation is still missing. This includes tax legislation, especially rules regulating the payment of personal income tax for seafarers, which is not as favourable in Slovenian legislation as in some other countries where seafarers are not subject to income tax if they are on board ship for more than half a year. In accordance with Slovenian legislation, up to 50% of the income for the highest income class from employment on a long-sea merchant ship sailing on the open sea is taxable if the employment contract defines that the seafarer shall work on the ship for a period of at least six months or shall be absent from Slovenia for at least six months in the tax year due to such employment.[87]

Another problem is that the competent authorities of the Republic of Slovenia have not adopted sufficient legislation to regulate the situation of seafarers. Besides the Maritime Code, certain other rules and decrees have been adopted to additionally support the legal and social position of seafarers,[88] but some issues still remain unsolved, such as seafarers' placement service, retirement and health insurance, registration of seafarers' employment contracts, implementation of the MLC, 2006, etc.

---

84 See the provisions of Articles 153, 154, 154a, 154b, 154c, 154č, 154d and 155.

85 Constitution of the Republic of Slovenia, *Official Gazette of the Republic of Slovenia*, no. 33/1991.

86 Constitution of the Republic of Slovenia, Article 8.

87 Personal Income Tax Act – 2, *Official Gazette of the Republic of Slovenia*, no. 13/2011, Article 42, paragraph 2.

88 Decree on Seafarer Certification, *Official Gazette of the Republic of Slovenia*, nos. 85/2014, 131/2021; Rules on Medical Examinations of Seafarers, *Official Gazette of the Republic of Slovenia*, nos. 72/2017, 4/2020; Rules on Minimum Safe Manning of Seagoing Ships Flying the Flag of the Republic of Slovenia, *Official Gazette of the Republic of Slovenia*, no. 69/2009; Rules on Inspection of Seafarers' Hours of Work, *Official Gazette of the Republic of Slovenia*, no. 32/2007; Rules on the Seaman's Book, *Official Gazette of the Republic of Slovenia*, nos. 5/2002, 96/2003, 80/2007, 76/2023.

In Slovenia, there are no collective agreements governing the position of seafarers, which is understandable since the maritime sector in Slovenia, with the exception of the port sector, is very small. However, insufficient labour regulation is not encouraging in general.

4.2. Croatia

Croatia has no special legislation to regulate the legal status of seafarers. The Labour Act that governs all labour relations in the Republic of Croatia regulates only some aspects of seafarers' employment relationships, including the most significant provision on the form of employment contract. In this respect, the employment contract of a seafarer and a worker on maritime fishing vessels must be registered with the administrative body of the local community or the City of Zagreb that is competent for performing the entrusted tasks of state administration related to employment tasks.[89] The most important legal act regulating some aspects of seafarers' work in Croatia is the Maritime Code,[90] with its chapter on the crew that contains provisions governing the recruitment and placement service, employment contracts in international shipping for a certain period of time, personal income taxation, retirement insurance, the insurance period with bonuses, personal requirements and professional qualifications for crew members, working conditions, complaint processing, and repatriation.[91] In Croatia, a number of other rules and decrees have been adopted to regulate some important areas of seafarers' labour relations.[92]

---

[89] Labour Act, *Official Gazette of the Republic of Croatia*, nos. 93/2014, 127/2017, 98/2019, 151/2022, 64/2023, Article 14, paragraph 7.

[90] Maritime Code, *Official Gazette of the Republic of Croatia*, nos. 181/2004, 76/2007, 146/2008, 61/2011, 56/2013, 26/2015, 17/2019.

[91] See Articles 125a, 127, 128, 129, 129a, 131, 131a, 133a, 138, 139 in 140.

[92] Decree on the Monthly Basis for the Calculation of Contributions for the Member's Compulsory Insurance Ship Crews in International Navigation for the Year 2023, *Official Gazette of the Republic of Croatia*, no. 8/2023; Rules on the Application of the Seafarers' Labour Convention from 2006, *Official Gazette of the Republic of Croatia*, nos. 122/2016, 42/2019; Rules on Placement in the Employment of Seafarers, *Official Gazette of the Republic of Croatia*, no. 55/2018; Rules on Titles and Certificates of Seafarers' Qualifications, *Official Gazette of the Republic of Croatia*, nos. 125/2005, 126/2008, 34/2011, 155/2013, 29/2016, 85/2021; Rules on the Minimum Number of Crew Members for Safe Navigation that Maritime Goods, Floating Objects and Stationary Coastal Objects Must Have, *Official Gazette of the Republic of Croatia*, nos. 63/2007, 76/2011, 46/2013, 104/2015, 31/2016, 83/2016; Rules on Determining the Medical Fitness of the Crew of Seagoing Ships, Boats and Yachts, *Official Gazette of the Republic of Croatia*, nos. 93/2007, 107/2014; Rules on the Conditions for Keeping Watch and Performing other Tasks that Ensure Safe Navigation and Protection of the Sea from

According to the Constitution of the Republic of Croatia, international treaties that have been concluded and confirmed in accordance with the Constitution, that have been published, and that have entered into force form part of the internal order of the Republic of Croatia and have primacy over domestic law.[93] Thus, the MLC, 2006 is above national legislation and is automatically applied if domestic law is in contradiction with any provision of the Convention. In regulating a wide area of seafarers' rights, the MLC, 2006 supported by the national legislation in the Republic of Croatia provides broader social, health, and work protection than in Slovenia.

The development and functioning of the labour market in Croatia is determined by negotiations between employers and unions concluded with a collective agreement. The aim of collective agreements is, on one hand, to strengthen the bargaining position of employees, and, on the other hand, to ensure social peace for the employer for an agreed period of time.[94]

Collective agreements on the part of seafarers in Croatia are concluded by the Seafarers' Union of Croatia, which is a member of the International Transport Workers Federation. Employers are represented by the Mare Nostrum Shipowners' Association in the form of a cooperative.

In collective negotiations, the Croatian Seafarer's Union and the Mare Nostrum Shipowners' Cooperative concluded two collective agreements that are currently in force.

Significant success in the field of collective bargaining led to the conclusion of a new collective agreement for seafarers sailing on ferries and passenger ships on 29 June 2023, namely the Collective Agreement for Seafarers on Ships Carrying Out Transport in Liner Coastal Maritime Transport,[95] replacing the Collective

Pollution from Ships, *Official Gazette of the Republic of Croatia*, nos. 125/2005, 126/2008, 34/2011, 155/2013, 29/2016; Rules on Seafarers' Passbooks and Embarkation Permits, as well as Procedures and Methods of Seafarers' Deregistration for Compulsory Pension and Compulsory Health Insurance, *Official Gazette of the Republic of Croatia*, nos. 112/2016, 17/2019; Rules on Covering the Costs of Salaries and Contributions of Interns, *Official Gazette of the Republic of Croatia*, no. 97/2019; Rules on the Registration Procedure and Content of the Register of Employment Contracts for Seamen and Workers on Maritime Fishing Vessels, *Official Gazette of the Republic of Croatia*, nos. 32/2015, 109/2019, 13/2020.

93 Constitution of the Republic of Croatia, *Official Gazette of the Republic of Croatia*, nos. 56/1990, 135/1997, 8/1998, 113/2000, 124/2000, 28/2001, 41/2001, 55/2001, 76/2010, 85/2010, 5/2014, Article 134.

94 Rozić, I. *et al*., Kolektivni ugovori kao izvor prava…, *op. cit.*, p. 701.

95 Collective Agreement for Seafarers on Ships Carrying Out Transport in Liner Coastal Maritime Transport, *Official Gazette of the Republic of Croatia*, no. 93/2023, available at https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2023_08_93_1417.html (accessed 11 August 2023).

Agreement for Croatian Seafarers on Passenger Ships and Ferries of 28 July 1998.[96] The latter collective agreement had been concluded for a period of two years, except for the part governing salaries, which was to be determined annually.[97] After a period of two years, no new collective agreement had been concluded; however, the parties still complied with the provisions of this collective agreement.

The new collective agreement applies to Croatian seafarers and seafarers from other member states of the European Economic Area (EEA) who sail on ships that carry out transportation in coastal shipping in the Republic of Croatia, with the aim of ensuring the same starting points and the same level of labour and social rights for all seafarers on ships that carry out transportation in liner coastal shipping, and for the purpose of ensuring equal market competition.[98] The collective agreement regulates the conclusion of an employment contract for seafarers, where it follows that the employment contract is generally concluded for an indefinite period, although it can also be concluded for a fixed period based on general labour legislation, i.e. the Labour Act and other special regulations.[99] This shows that collective agreements for seafarers sailing on ships carrying out transport and liner coastal maritime transport derive from the general principles of labour law, that contracts with employees are generally concluded for an indefinite period, and that employment contracts for a definite period are exceptions rather than the rule. All the above is based on general labour legislation regulating labour relations in the Republic of Croatia.[100] Otherwise, the collective agreement contains provisions that can also be found in other

[96] National Collective Agreement for Croatian Seafarers on Passenger Ships and Ferries of 28 July 1998, available at https://www.nsppbh.hr/nacionalni-kolektivni-ugovor/ (accessed 20 September 2023).

[97] National Collective Agreement for Croatian Seafarers on Passenger Ships and Ferries of 28 July 1998, Article 115, paragraph 1.

[98] Collective Agreement for Seafarers on Ships Carrying Out Transport in Liner Coastal Maritime Transport, Article 2, paragraph 2.

[99] Collective Agreement for Seafarers on Ships Carrying Out Transport in Liner Coastal Maritime Transport, Article 3, paragraph 4.

[100] The provision of Article 11 of the Labour Act defines that the employment relationship is concluded for an indefinite period of time, unless the same act provides otherwise. Exceptions when the employment relationship can be concluded for a certain period of time are listed in Article 12 of the same act. It is a characteristic of Croatian legislation that it contains only very general provisions governing employment contracts for seafarers, and it is mainly as a result of this that it lists the types of employment contracts. However, it does not regulate the determination of the assumptions when the employment relationship that a seafarer has with an employer on the basis of several consecutive employment contracts for a fixed period of time is transformed into an employment relationship for an indefinite period, as regulated by Italian legislation, where case law in this regard also exists (see point 4.2 of the Article).

collective agreements aimed at regulating the situation of seafarers, such as working hours, food and accommodation, embarkation and repatriation, wages, and termination of the employment contract.

The second collective agreement, namely the Collective Agreement for Croatian Seafarers on Ships in International Navigation (2023-2024),[101] between the Seafarer's Union of Croatia and the Mare Nostrum cooperative, was concluded on 29 December 2022. The Collective Agreement applies to seafarers who are citizens of the Republic of Croatia and other Member States of the European Union who sail on ships in international navigation registered in the Croatian or some other register of ships, but listed in the list of ships of the special addendum to the Collective Agreement.[102] Unlike the Collective Agreement for Seafarers on Ships Carrying Out Transport and Liner Coastal Maritime Transport, the new agreement also enables seafarers to enter into a contract for an indefinite period, for a definite period of time that cannot be longer than six months, but can be shortened to five months or extended to seven months depending on the needs of the voyage, or for one or more voyages that cannot last more than seven months, except for apprentices whose employment cannot last more than twelve months.[103] Such a provision is typical of employment contracts in the merchant navy, with seafarers sailing on long-sea ships, where it is not possible to regulate employment relations in accordance with the general rules of labour law. In these cases, it is necessary to ensure flexibility, which is not possible given that the employment relationship is concluded for an indefinite period.

In accordance with the Collective Agreement, an employment contract includes the seafarer's rights and obligations regulated by the MLC, 2006. A seafarer is employed after signing an employment contract, which must be in writing and which must set out the requirements in accordance with Rule 2.1 of the MLC, 2006.[104] The Collective Agreement regulates trial work, working hours, work beyond regular working hours, salary, composition and number of crew, compensation for work on Saturdays and Sundays, rest, vacations, keeping watch, navigation in war and high-risk areas, and termination of employment.

[101] National Collective Agreement for Croatian Seafarers on Ships in International Navigation (2023-2024), *Official Gazette of the Republic of Croatia*, no. 21/2023, available at https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2023_02_21_369.html (accessed 22 February 2023).

[102] National Collective Agreement for Croatian Seafarers on Ships in International Navigation (2023-2024), Article 2, paragraph 1.

[103] National Collective Agreement for Croatian Seafarers on Ships in International Navigation (2023-2024), Article 3, paragraph 4.

[104] National Collective Agreement for Croatian Seafarers on Ships in International Navigation (2023-2024), Article 3, paragraph 1.

Repatriation is specifically regulated in the Collective Agreement, which requires that all reasonable steps shall be taken to provide benefits in accordance with Regulation 2.5 of the MLC, 2006.[105] In this regard, the question arises as to what constitutes reasonable requirements. In this case, it is necessary to proceed primarily from the MLC, 2006, but in no case should the concept of reasonable requirements be interpreted in such a way as to avoid the implementation of the Convention. Repatriation must not be carried out at the expense of the seafarer, except when the seafarer has committed a serious breach of his obligations or several successive minor breaches, and when the seafarer requests disembarkation before the employment contract expires. Then the operator who concluded the employment contract with the seafarer carries out the repatriation of the seafarer at his own expense, but has the right to offset these costs from any amount due to the seafarer.[106]

Other important provisions of the collective agreement regulate medical assistance to seafarers, sick leave, maternity and disability. The operator is obliged to take out standard club insurance cover for payments of compensation arising from the provisions of the collective agreement.[107]

The purpose of a collective agreement is to protect the weaker party to the employment contract. This process requires constant monitoring of the implementation of the provisions of the collective agreement. For this reason, the collective agreement has a provision allowing authorised representatives of the trade union to visit and inspect the ship on which the members of the trade union are employed, and request documentation that demonstrates the implementation of the collective agreement, including payslips.[108]

4.3. Italy

In Italy, the legal status of seafarers is regulated by several laws, including the Navigation Code[109] that protects not only workers in maritime transport,

[105] National Collective Agreement for Croatian Seafarers on Ships in International Navigation (2023-2024), Article 20, paragraph 1.

[106] National Collective Agreement for Croatian Seafarers on Ships in International Navigation (2023-2024), Article 20, paragraph 3.

[107] National Collective Agreement for Croatian Seafarers on Ships in International Navigation (2023-2024), Article 27, paragraph 1.

[108] National Collective Agreement for Croatian Seafarers on Ships in International Navigation (2023-2024), Article 40.

[109] Code of Navigation, approved by Royal Decree of 30 March 1942, no. 327, La Tribuna, Piacenza, 2021.

but also personnel employed in aviation. This legislation allows for the special regulation of seafarers' employment relationships.

In Italy, there are three categories of seafarers: (i) navigation staff of high and low rank in service on deck, in the engine room, and in charge of technical services on board; (ii) on-board support staff; (iii) staff for local navigation and coastal fishing.[110] Special technical qualifications are required for navigation personnel, especially in relation to the on-board tasks. On-board support staff provide occasional services on a ship that are not essentially nautical and such staff may include doctors, nurses, cooks, waiters, musicians, etc. Workers employed as seafarers are registered in a special register, called "matriculation".[111] Registration is possible only for Italian citizens or citizens of one of the Member States of the European Union that are at least sixteen years old.[112]

In Italy, seafarers can conclude three types of contract: (i) for one or more voyages; (ii) for a definite period of time; (iii) for an indefinite period of time.[113] A seafarer's employment agreement for one or more voyages or for a definite period of time can only be concluded for up to one year, otherwise it is automatically converted into a contract for an indefinite period of time.[114] In order to prevent the abuse of the institution of continuous work by very short interruptions of one fixed-term contract and the start of another fixed-term contract, it is considered that there is an interruption of work only if more than sixty days elapse between two mentioned fixed-term contracts.[115] These provisions prevent any abuse of several successive employment contracts for a definite period that are longer than one year.[116]

[110] Code of Navigation, Article 115.

[111] Code of Navigation, Article 118, paragraph 1.

[112] Code of Navigation, Article 119, paragraph 1.

[113] Code of Navigation, Article 325, paragraph 1.

[114] Code of Navigation, Article 326, paragraph 1.

[115] Code of Navigation, Article 326, paragraph 3.

[116] Judgment of the Court of Cassation of Italy, no. 62/2015 (08/01/2015). In this case, the court took the standpoint that the framework agreement on fixed-term employment, concluded on 18 March 1999, which is as an attachment to Council Directive 1999/70/EC of 28 June 1999 on the ETUC, UNICE and CEEP (trade unions) framework agreement on fixed-term employment, shall be interpreted as applying to workers employed as seafarers with fixed-term employment contracts on ferries, making a maritime journey between two ports located in the same Member State. In this regard, the Court observes that the provision of Article 326 of the Navigation Code, which defines the service as uninterrupted when a period not exceeding sixty days has elapsed between the termination of a contract and the conclusion of a subsequent contract, constitutes in general an abstract, adequate, and suitable measure to prevent abuses in the succession of fixed-term contracts and

Navigation Code is not the only act that governs seafarers' employment relationships in Italy. Health and safety at work, hours of work, as well as the training and employment of seafarers are regulated by many other decrees and regulations.[117]

In Italy, the employment of seafarers is not only governed by EU and national legislation, but is also subject to collective agreements as sources of autonomous

employment relationships, given the need for a time interval of more than sixty days between one fixed-term employment and the next one, for the purpose of preventing the intentional circumvention of what is prescribed in the aforementioned Community source, which does not allow the employer to validly plan the activity and discourages the fragmentation of a single real permanent employment relationship into multiple fixed-term relationships.

[117] Important national regulations governing seafarers employment relationships in Italy:

- Legislative Decree No. 271 of 27 July 1999 (*Official Gazette of the Republic of Italy*, no. 185, 9.8.1999), on adapting the current legislation on the safety and health of workers in the workplace to the particular needs of the services performed at the ships defined by decree;

- Legislative Decree No. 108 of 10 May 2005 (*Official Gazette of the Republic of Italy*, no. 145, 24.6.2005), implementing the directive 1999/63/EC and regulate some profiles of the discipline of the employment relationship of related seafarers the organization of working hours. The decree applies to seafarers serving on board of all merchant ships flying the Italian flag and used for maritime navigation;

- Regulation No. 231 of 18 April 2006 (*Official Gazette of the Republic of Italy*, no. 161, 13.7.2006), specifying professional qualifications of maritime personnel and minimum requirements for access to the profession;

- Legislative Decree No. 136 of 7 July 2011 (*Official Gazette of the Republic of Italy*, no. 185, 10.8.2011), implementing Directive 2008/106/CE concerning the minimum training requirements for seafarers;

- Law No. 97 of 6 August 2013 (*Official Gazette of the Republic of Italy*, no. 194, 20.8.2013), concerning the provisions for the fulfilment of the obligations deriving from Italy's membership of the European Union, which regulates the working hours for seafarers;

- Legislative Decree No. 71 of 12 May 2015 (*Official Gazette of the Republic of Italy*, no. 133, 11.6.2015), implementing Directive 2012/35/EU, which modifies Directive 2008/106/EC, concerning the minimum training requirements for seafarers, applicable to Italian seafarers, to seafarers from EU Member States and to those from third countries holding a certificate issued by a EU Member State, who work on board ships flying the Italian flag;

- Legislative Decree No. 151 of 14 September 2015 (*Official Gazette of the Republic of Italy*, no. 221, 23.9.2015),with Provisions for the rationalization and simplification of procedures and obligations for citizens and businesses and other provisions on the subject of equal opportunities employment relationships, in implementation of the Law No. 183 of 10 December 2014 (*Official Gazette of the Republic of Italy*, no. 296, 15.12.2014), abolishing the special placement for seafarers, i.e. seafarers' employment offices, introducing the competence of ordinary placement and simplifying the ways in which job supply and demand meet in this sector.

law. Considering the size of the Italian maritime sector, it is not surprising that the system of collective bargaining agreements at the national level is extensive. A National Collective Agreement of Work for the Private Sector of the Shipping Industry from 16 December 2020 (hereinafter: Collective Agreement) is currently in force in Italy, valid from 1 January 2021 to 31 December 2023. The collective agreement has as many as fifteen sections and includes not only typical maritime professions,[118] but also doctors who board the ship where their presence is mandatory according to the applicable regulations.[119] The collective agreement also regulates certain onshore occupations related to maritime transport, such as a manager of charter parties, a bunkering manager, a chief forwarder or a head of the freight forwarding office, port captain, etc.[120]

Despite a large number of sections in the collective agreement, most of the sections have certain constants: (i) types of employment contracts for seafarers arising from Article 325 of the Navigation Code; (ii) work schedules derived from the provisions of the MLC, 2006; (iii) rest; (iv) definition of work that is not part of the seafarer's ordinary duties; (v) definition of work for the safety of navigation and work for maintenance; (vi) wages, salaries and allowances; (vii) repatriation;

[118] First section: Section for embarkation of community seafarers on cargo ships and passenger/goods ferry ships over 151 G.R.T. and for captains and engineering managers embarked on ships over 151 G.R.T and less than 3,000 G.R.T or 4,000 T.S.C.; Second section: Section for the embarkation of community seafarers on board cargo ships enrolled in the Italian international register armed by companies operating internationally; Third section: Section for the embarkation of captains and engineering directors of cruise ships, cargo ships and passenger/food ferry ships over 3,000 G.R.T of national shipping; Fourth section: Section for crew embarkation on high-speed HSC, DSC type vessels and hydrofoils for passenger transport; Fifth section: Section for community seafarers on cruise ships; Sixth section: Section for seafarers on ships up to 151 G.R.T.; Seventh section: Section for the embarkation of seafarers of Italian nationality on cargo and passenger ships leased bare hull to foreign owner pursuant to Articles 28 and 29 of Law 234/89; Eighth section: Section for the embarkation of seafarers on special vessels with an Italian owner; Ninth section: Section for the embarkation of Italian seafarers on special vessels with a foreign owner and foreign flag; Tenth section: Section for captains and engineering directors embarked on special vessels; Eleventh section: Section for personnel embarked on the units used for the towing service of the ships and the rescue of the ships; Twelfth section: Section for seafarers embarked on recreational craft intended for commercial purposes, even not exclusively; Thirteenth section: Collective bargaining agreement for non-domiciled seafarers embarked on Italian international register vessels or vessels under or vessels under the bare-boat system; Fourteenth section: Section for doctors on board ships whose obligation to embark is provided by law; Fifteenth section: Section for shore personnel – offices and terminals of shipping companies.

[119] Collective Agreement, Section 14.

[120] Collective Agreement, Section 15.

(viii) termination of the employment agreement. All of this is already regulated by national legislation, the legislation of the European Union and international conventions, but specified in detail in the Collective Agreement.

Due to the introduction of flags of convenience that above all enable shipowners to carry out a navigational undertaking with lower costs, which is also reflected in seafarers' employment relationships, many countries, including Italy, have introduced parallel registration of international seafarers. The international register in Italy was established by Decree Law No. 457 of 30 December 1997, converted into Law No. 30 of 27 February 1998, allowing the employment of crew members from third states.[121] The law governing the contract of employment for non-European seafarers can be chosen by the parties.[122]

5. CONCLUSION

Due to their work conditions, seafarers' employment relationships are very specific and cannot be regulated by general labour legislation. Seafarers perform their duties and live on a ship that represents an isolated community with very defined rules and obligations that have been formed since the very beginnings of organised merchant shipping. Because of the characteristics of work on ships, it is not surprising that the position of seafarers was regulated very early in history. Some medieval codes regulated employment relationships very precisely and contained many provisions that could still be applied now. The seafarers' position was first addressed by case law at the beginning of the 19th century and later further regulated by labour legislation. One of the reasons maritime countries began regulating the legal position of seafarers was not only to improve their living and working conditions, but also to build a powerful merchant fleet. Because ships needed trained and able-bodied crews, seafarers became more protected nationally and internationally. National legislations provide more or less protection to seafarers, depending on the country. Internationally, seafarers are to a certain degree protected by the MLC, 2006 and its standards, which are mandatory, unlike its guidelines which are left to the discretion of each member state. Ratification of the MLC, 2006 in many countries is an important step in protecting the position of seafarers, but we must not stop there. Currently, there is no great need for any new major regulation regarding seafarers' employment relationships at the international level. The

[121] Decree Law No. 457 of 30 December 1997 (*Official Gazette of the Republic of Italy*, no. 303, 31.12.1997), Article 2.

[122] Decree Law No. 457 of 30 December 1997, Article 3, paragraph 2.

enforcement of the existing international regulations is more important. In this regard, the MLC, 2006 was right to introduce port state control that bans "flags of convenience" in the maritime labour sector.

BIBLIOGRAFIJA

Books:

1. Tetley, W., *Marine Cargo Claims*, 3rd Edition, Les Éditions Yvon Blais, Montreal, 1988.

Articles:

1. Adăscăliţei, O., Compliance and Conformity in Maritime Labour Law. The Maritime Labour Convention, *Perspectives of Law and Public Administration*, vol. 11 (2022), no. 4, pp. 491-504.
2. Aladwani, T., Effect of Shipping Standards on Seaworthiness, *European Journal of Commercial Contract*, vol. 3 (2011), no. 2, pp. 33-45.
3. Bartulović, Ž.; Aflić, M., Sailor's Service from Medieval Times to Modern Maritime Labour Conventions, *Pomorski zbornik*, vol. 55 (2018), no. 1, pp. 167-182.
4. Bilić, A.; Smokvina, V., Problemi i perspektive ugovora o radu pomoraca u svijetlu konvencije o radu pomoraca uz poseban osvrt na hrvatsko zakonodavstvo (Problems and Perspectives of Seafarers' Labour Contracts in the Light of Maritime Labour Convention with Special Reference to Croatian Legislation), in: Amižić Jelovčić, P. (ed.), *Zbornik radova 3. međunarodne znanstvene konferencije pomorskog prava "Suvremeni izazovi pomorske plovidbe" (MZKPP Split, 2021.)* (*The Book of Proceedings of the 3rd International Scientific Conference on Maritime Law "Modern Challenges of Marine Navigation" (ISCML Split 2021))*, Faculty of Law, University of Split, Split, 2021, pp. 11-45.
5. Carey, L., The Maritime Labour Convention, 2006: The Seafarer and the Fisher, *Australian and New Zealand Maritime Law Journal*, vol. 31 (2017), no. 1, pp. 14-36.
6. Comenale Pinto, M. M., Il contratto di arruolamento nel diritto della navigazione, *Il diritto marittimo*, vol. 2014, nos. 2-4, pp. 275-287.
7. Ntovas, A. X. M., Introductory Note to the Maritime Labour Convention, *International Legal Materials*, vol. 53 (2014), no. 5, pp. 933-1018.
8. Petrinović, R.; Lovrić, I.; Perkušić, T., Role of P&I Insurance in Implementing Amendments to Maritime Labour Convention 2014, *Transactions on Maritime Science*, vol. 6 (2017), no. 1, pp. 39-47.

9. Piniella, F.; Silos, J. M.; Bernal, F., Who Will Give Effect to the ILO's Maritime Labour Convention, 2006?, *International Labour Review*, vol. 152 (2013), no. 1, pp. 59-83.
10. Rozić, I.; Vuković, T.; Božiković, N., Kolektivni ugovori kao izvor prava za reguliranje radnog statusa pomoraca u Republici Hrvatskoj, *Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci*, vol. 42 (2021), no. 3, pp. 695-715.

Legal Instruments:

1. Convention for the Unification of Certain Rules of Law respecting Assistance and Salvage at Sea, Brussels, 23 September 1910, http://www.admiraltylawguide.com/conven/salvage1910.html (accessed 18 September 2023).
2. Convention for the Unification of Certain Rules of Law with respect to Collision between Vessels, Brussels, 23 September 1910, http://www.admiraltylawguide.com/conven/collisions1910.html (accessed 18 September 2023).
3. Council Directive 1999/63/EC of 21 June 1999 concerning the Agreement on the organisation of working time of seafarers concluded by the European Community Shipowners' Association (ECSA) and the Federation of Transport Workers' Unions in the European Union (FST) – Annex: European Agreement on the organisation of working time of seafarers, Official Journal of the European Communities, L 167, 2 July 1999.
4. Council Directive 2009/13/EC of 16 February 2009 implementing the Agreement concluded by the European Community Shipowners' Associations (ECSA) and the European Transport Workers' Federation (ETF) on the Maritime Labour Convention, 2006, and amending Directive 1999/63/EC, Official Journal of the European Union, L 124/30, 20 May 2009.
5. Council Directive (EU) 2018/131 of 23 January 2018 implementing the Agreement concluded by the European Community Shipowners' Associations (ECSA) and the European Transport Workers' Federation (ETF) to amend Directive 2009/13/EC in accordance with the amendments of 2014 to the Maritime Labour Convention, 2006, as approved by the International Labour Conference on 11 June 2014, Official Journal of the European Union, L 22/28, 26 January 2018.
6. Directive 2013/38/EU of the European Parliament and of the Council of 12 August 2013 amending Directive 2009/16/EC on port State control, Official Journal of the European Union, L 218/1, 14 August 2013.

7. Directive 2013/54/EU of the European Parliament and of the Council of 20 November 2013 concerning certain flag State responsibilities for compliance with and enforcement of the Maritime Labour Convention, 2006, Official Journal of the European Union, L 329/1, 10 December 2013.
8. ILO, Labour Inspection (Seafarers) Convention, 1996 (No. 178), http://ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:55:0::NO::P55_TYPE,P55_LANG,P55_DOCUMENT,P55_NODE:CON,en,C178,/Document (accessed 19 September 2023).
9. ILO, Maritime Labour Convention, 2006, https://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/text/WCMS_763684/lang--en/index.htm (accessed 18 September 2023).
10. ILO, Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, 1976 (No. 147), https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C147 (accessed 19 September 2023).
11. IMO, International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL), https://www.imo.org/en/about/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-(MARPOL).aspx (accessed 3 September 2023).
12. IMO, International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974, https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS),-1974.aspx (accessed 31 August 2023).
13. IMO, International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW), https://www.imo.org/en/ourwork/humanelement/pages/stcw-conv-link.aspx (accessed 3 September 2023).
14. Merchant Shipping Act, 1894, https://www.legislation.gov.uk/ukpga/Vict/57-58/60/contents/enacted (accessed 18 September 2023).
15. The Rules of Oléron (circa 1266), http://www.admiraltylawguide.com/documents/oleron.html (accessed 19 September 2023).

Republic of Slovenia

1. Constitution of the Republic of Slovenia, *Official Gazette of the Republic of Slovenia*, no. 33/1991.
2. Decree on Seafarer Certification, *Official Gazette of the Republic of Slovenia*, nos. 85/2014, 131/2021.
3. Employment Relationships Act, *Official Gazette of the Republic of Slovenia*, nos. 42/2002, 103/2007.

4. Employment Relationships Act-1, *Official Gazette of the Republic of Slovenia*, nos. 21/2013, 78/2013.
5. Maritime Code, *Official Gazette of the Republic of Slovenia*, no. 62/2016.
6. Personal Income Tax Act – 2, *Official Gazette of the Republic of Slovenia*, no. 13/2011.
7. Rules on Inspection of Seafarers' Hours of Work, *Official Gazette of the Republic of Slovenia*, no. 32/2007.
8. Rules on Medical Examinations of Seafarers, *Official Gazette of the Republic of Slovenia*, nos. 72/2017, 4/2020.
9. Rules on Minimum Safe Manning of Seagoing Ships Flying the Flag of the Republic of Slovenia, *Official Gazette of the Republic of Slovenia*, no. 69/2009.
10. Rules on the Seaman's Book, *Official Gazette of the Republic of Slovenia*, nos. 5/2002, 96/2003, 80/2007, 76/2023.

Republic of Croatia

1. Collective Agreement for Seafarers on Ships Carrying Out Transport in Liner Coastal Maritime Transport, *Official Gazette of the Republic of Croatia*, no. 93/2023.
2. Constitution of the Republic of Croatia, *Official Gazette of the Republic of Croatia*, nos. 56/1990, 135/1997, 8/1998, 113/2000, 124/2000, 28/2001, 41/2001, 55/2001, 76/2010, 85/2010, 5/2014.
3. Decree on the Monthly Basis for the Calculation of Contributions for the Member's Compulsory Insurance Ship Crews in International Navigation for the Year 2023, *Official Gazette of the Republic of Croatia*, no. 8/2023.
4. Independent Croatian Passenger Ship Seamen's Union, National Collective Agreement for Croatian Seafarers on Passenger Ships and Ferries of 28 July 1998, https://www.nsppbh.hr/nacionalni-kolektivni-ugovor/ (accessed 20 September 2023).
5. Labour Act, *Official Gazette of the Republic of Croatia*, nos. 93/2014, 127/2017, 98/2019, 151/2022, 64/2023.
6. Maritime Code, *Official Gazette of the Republic of Croatia*, nos. 181/2004, 76/2007, 146/2008, 61/2011, 56/2013, 26/2015, 17/2019.
7. National Collective Agreement for Croatian Seafarers on Ships in International Navigation (2023-2024), *Official Gazette of the Republic of Croatia*, no. 21/2023.

8. Rules on Covering the Costs of Salaries and Contributions of Interns, *Official Gazette of the Republic of Croatia*, no. 97/2019.
9. Rules on Determining the Medical Fitness of the Crew of Seagoing Ships, Boats and Yachts, *Official Gazette of the Republic of Croatia*, nos. 93/2007, 107/2014.
10. Rules on Placement in the Employment of Seafarers, *Official Gazette of the Republic of Croatia*, no. 55/2018.
11. Rules on Seafarers' Passbooks and Embarkation Permits, as Well as Procedures and Methods of Seafarers' Deregistration for Compulsory Pension and Compulsory Health Insurance, *Official Gazette of the Republic of Croatia*, nos. 112/2016, 17/2019.
12. Rules on Titles and Certificates of Seafarers' Qualifications, *Official Gazette of the Republic of Croatia*, nos. 125/2005, 126/2008, 34/2011, 155/2013, 29/2016, 85/2021.
13. Rules on the Application of the Seafarers' Labour Convention from 2006, *Official Gazette of the Republic of Croatia*, nos. 122/2016, 42/2019.
14. Rules on the Conditions for Keeping Watch and Performing other Tasks that Ensure Safe Navigation and Protection of the Sea from Pollution from Ships, *Official Gazette of the Republic of Croatia*, nos. 125/2005, 126/2008, 34/2011, 155/2013, 29/2016.
15. Rules on the Minimum Number of Crew Members for Safe Navigation that Maritime Goods, Floating Objects and Stationary Coastal Objects Must Have, *Official Gazette of the Republic of Croatia*, nos. 63/2007, 76/2011, 46/2013, 104/2015, 31/2016, 83/2016.
16. Rules on the Registration Procedure and Content of the Register of Employment Contracts for Seamen and Workers on Maritime Fishing Vessels, *Official Gazette of the Republic of Croatia*, nos. 32/2015, 109/2019, 13/2020.

Republic of Italy

1. Code of Navigation, approved by Royal Decree of 30 March 1942, no. 327, La Tribuna, Piacenza, 2021.
2. Decree Law No. 457 of 30 December 1997, *Official Gazette of the Republic of Italy*, no. 303, 31.12.1997.
3. Law No. 97 of 6 August 2013, *Official Gazette of the Republic of Italy*, no. 194, 20.8.2013.
4. Law No. 183 of 10 December 2014, *Official Gazette of the Republic of Italy*, no. 296, 15.12.2014.

5. Legislative Decree No. 271 of 27 July 1999, *Official Gazette of the Republic of Italy*, no. 185, 9.8.1999.
6. Legislative Decree No. 108 of 10 May 2005, *Official Gazette of the Republic of Italy*, no. 145, 24.6.2005.
7. Legislative Decree No. 136 of 7 July 2011, *Official Gazette of the Republic of Italy*, no. 185, 10.8.2011.
8. Legislative Decree No. 71 of 12 May 2015, *Official Gazette of the Republic of Italy*, no. 133, 11.6.2015.
9. Legislative Decree No. 151 of 14 September 2015, *Official Gazette of the Republic of Italy*, no. 221, 23.9.2015.
10. Regulation No. 231 of 18 April 2006, *Official Gazette of the Republic of Italy*, no. 161, 13.7.2006.
11. USCLAC, A National Collective Agreement of Work for the Private Sector of the Shipping Industry from 16th December 2020 (Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro per il settore privato dell' industria armatoriale (16 dicembre 2020)), https://www.usclac.it/wp-content/uploads/C.C.N.L-PER-IL-SETTORE-PRIVATO-DELLINDUSTRIA-ARMATORIALE-2020.pdf (accessed 19 September 2023).

Case Law:

1. *Harden v. Gordon*, 11 F. Cas. 480 (No. 6047), 2000 AMC 893 (C.C.D. me. 1823).
2. Judgment of the Court of Cassation of Italy, no. 62/2015 (08/01/2015).
3. *The Derby, Alfred C. Toepfer v. Schiffahrtsgesellschaft G.m.b.H. v. Tossa Marine Co. Ltd.* (1985) 2 Lloyd's Rep. 325.
4. *The Marine Sulphur Queen* (1973) 1 Lloyd's Rep. 88.
5. *The Minerva* (1825) 1 Hagg Adm 347.

Other:

1. Accessible Marine Insurance (AMI), Vessel Unseaworthiness, https://ami-ins.com/unseaworthiness/ (accessed 19 June 2023).
2. ILO, About the ILO, https://www.ilo.org/global/about-the-ilo/lang--en/index.htm (accessed 31 August 2023).
3. Morrow & Sheppard LLP, 10 Things that Can Make a Vessel Unseaworthy, 31 August 2021, https://www.morrowsheppard.com/blog/10-things-can-make-vessel-unseaworthy/ (accessed 19 June 2023).

Sažetak:

REGULACIJA RADNOG STATUSA POMORACA

U članku se razmatraju posebnosti radnog odnosa pomoraca koji na brodu obavljaju svoje obveze iz ugovora o radu i žive daleko od svog stalnog prebivališta te su u ograničenom kontaktu s okolinom i svojim obiteljima. Njihov položaj u prošlosti bio je vrlo nepovoljan jer su kao strana u radnom odnosu bili izrazito podređeni brodovlasniku te slabo informirani o svojim pravima. Situacija se počela poboljšavati u novije vrijeme kada su zakonodavac i međunarodne organizacije, poput ILO-a, počele donositi pravila kojima reguliraju njihov položaj. Konvencija o radu pomoraca iz 2006. godine (MLC, 2006) ima ključnu ulogu među zakonodavstvom koje je usmjereno na poboljšanje položaja pomoraca. Najveća je vrijednost MLC-a, 2006, uvođenje nadzora države luke, odnosno države članice provode inspekciju nad brodovima koji dolaze u njihove luke kako bi osigurale usklađenost s konvencijskim odredbama. Unatoč tomu, položaj pomoraca još uvijek nije zadovoljavajući jer brodari, smanjenjem broja članova posade i njihovih beneficija, nastoje smanjiti troškove poslovanja. Položaj pomoraca treba poboljšati odgovarajućom zakonskom regulativom i njezinom provedbom. Glavna je svrha članka ukazati na posebnosti pravnog uređenja položaja pomoraca koje se ne mogu regulirati odredbama općeg radnog prava te analizirati razvoj propisa koji uređuju položaj pomoraca. Njegovo uređivanje započelo je sredinom devetnaestog stoljeća, iako je potrebno istaknuti kako zakonska regulativa pomoraca ne predstavlja posve novu pojavu. Propisi su bili prisutni već u srednjem vijeku i sadržavali su određene odredbe koje bi i danas mogle poslužiti kao primjer. Također, svrha je članka ukazati i na različitosti nacionalnih propisa na temelju načela o reguliranju položaja pomoraca. Radi toga se analizira položaj pomoraca u Sloveniji, Hrvatskoj i Italiji. Zakonodavstva tih triju zemalja uglavnom su usklađena s MLC-om, 2006, i drugim međunarodnim konvencijama, ali se razlikuju u opsegu regulacije, na što utječe opseg i značaj pomorskog sektora za njihovo nacionalno gospodarstvo.

Ključne riječi: *pomorci; ugovor o radu; Međunarodna organizacija rada (ILO); Konvencija o radu pomoraca iz 2006. godine; repatrijacija; nadzor države luke.*

PODJELA NADLEŽNOSTI IZMEĐU REPUBLIKE HRVATSKE I JEDINICA LOKALNE SAMOUPRAVE U ODNOSU NA NADZOR POMORSKOG DOBRA

Dr. sc. ANTE VUKOVIĆ*

UDK 351.711(497.5)
352.075+37.014.61(497.5)
DOI 10.21857/mwo1vcrlky
Pregledni znanstveni rad
Primljeno: 27. kolovoza 2023.
Prihvaćeno za tisak: 14. veljače 2024.

Cilj je ovog rada prikazati relevantne povijesne i važeće pravne izvore vezane za nadzor nad pomorskim dobrom na području Republike Hrvatske. Prema Zakonu o pomorskom dobru i morskim lukama (2023.), nadzor se ostvaruje putem upravnog nadzora, inspekcijskog nadzora te nadzora izvršenja obveza preuzetih ugovorom o koncesiji ili ugovorom o posebnoj upotrebi i dozvolom na pomorskom dobru. Inspekcijski nadzor provodi inspektor pomorskog dobra koji je neovisan u poduzimanju svih mjera inspekcijskog nadzora pomorskog dobra. S druge strane, nadzor nad pomorskim dobrom u jedinicama lokalne samouprave obavlja pomorski redar. Tako je ustanovljena podjela nadležnosti između Republike Hrvatske i jedinica lokalne samouprave na pomorskom dobru.

Ključne riječi: *pomorsko dobro; upravni nadzor; inspekcijski nadzor; inspektor pomorskog dobra; pomorski redar.*

1. UVOD

Za svaku državu koja ima pristup moru, pomorsko dobro predstavlja iznimno vrijedan prirodni resurs koji zahtjeva posebnu brigu i pažnju. U Republici Hrvatskoj čak je jedna trećina teritorija u statusu pomorskog dobra, odnosno u općoj upotrebi. Međutim, ovaj se dragocjen resurs godinama sve više devastira zbog bespravne gradnje, nekontroliranog nasipavanja građevinskog materijala uz obalu ili u more, izrazite litorizacije te ubrzanog razvoja lučkog sustava i pomorskog prometa. Devastaciji pomorskog dobra pogoduje i nesklad u zakonodavnom okviru koji nepreciznim i neusklađenim odredbama omogućuje

* Dr. sc. Ante Vuković, znanstveni suradnik u polju prava, Račkoga 7, 21000 Split, e-adresa: antevukovi674@gmail.com.

»dobacivanje« nadležnosti između različitih inspekcija, osobito između građevinske inspekcije i inspektora lučke kapetanije. Republika Hrvatska odustala je od strateški važnog projekta utvrđivanja granica pomorskog dobra zbog nedostatka financijskih sredstava, što je dodatno pridonijelo narušavanju reda na pomorskom dobru.

Povod za pisanje ovog rada je novi Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama (u nastavku: ZPDML iz 2023.) koji je stupio na snagu 29. srpnja 2023. godine. Tako je prestao vrijediti Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama iz 2003. godine koji u dvadeset godina primjene nije do kraja uspješno riješio ni jedno problematično pitanje na pomorskom dobru u Republici Hrvatskoj. Fokus ovog rada bit će usmjeren na upravni i inspekcijski nadzor, nadzor nad izvršenjem obveza preuzetih ugovorom o koncesiji, ugovorom o posebnoj upotrebi i dozvolom na pomorskom dobru, te nova i odgovornija uloga jedinica lokalne samouprave (gradova/općina) koje putem pomorskih redara, također, obavljaju nadzor na pomorskom dobru kao dio redovitog upravljanja.

2. POMORSKO DOBRO KAO *RES EXTRA COMMERCIUM*

Pomorsko dobro je institut iz rimskog prava i označava stvari koje su izuzete iz pravnog prometa *(rex extra commercium).* U takve se stvari ubrajaju, među ostalim, i stvari koje služe zajedničkim potrebama i interesima svih ljudi (kao što su, na primjer, zrak, tekuća voda, more i morska obala).[1] U važećem ZPDML-u iz 2023.,[2] »pomorsko dobro je opće dobro od interesa za Republiku Hrvatsku i ima njezinu osobitu zaštitu, a upotrebljava se i koristi pod uvjetima i na način propisan ovim Zakonom«. Republika Hrvatska vodi brigu, skrbi i upravlja pomorskim dobrom, a kada je upravljanje pomorskim dobrom povjereno drugoj osobi javnog prava ili pravnoj osobi s javnim ovlastima tada ta osoba odgovara za pomorsko dobro. Također, Republika Hrvatska provodi nadzor i poduzima sve radnje radi zaštite pomorskog dobra neovisno o tome je li pomorsko dobro povjereno drugoj osobi javnog prava ili osobi (ustanovi) s javnim ovlastima. Prema čl. 4. st. 5. ZPDML-a iz 2023. »pomorsko dobro je u upotrebi svih i svatko ima pravo, pod jednakim uvjetima, služiti se pomorskim dobrom u skladu s njegovim osobinama, prirodi i namjeni, osim kad je ovim Zakonom drukčije propisano«. Sadržaj pomorskog dobra čine unutarnje morske vode i teritorijalno more (njihovo dno, podzemlje i podmorje) te dio kopna koji je po svojoj prirodi

[1] Romac, A., *Rječnik rimskog prava*, Informator, Zagreb, 1975., str. 484.

[2] *Narodne novine*, br. 83/2023.

namijenjen općoj upotrebi i koji je određen takvim, kao i sve što je trajno povezano s tim dijelom kopna, bilo na površini ili ispod nje, uključujući nekretnine koje se kvalificiraju prema prirodnim obilježjima, izgledu, namjeni, položaju i načinu upotrebe (»morska obala, morske plaže, sprudovi, rtovi, hridi, grebeni, otočići koje za vrijeme nevremena prekrivaju najveći valovi, žala, luke, lukobrani, rive, molovi, valobrani, nasipi, privezišta, gatovi, morske solane, ušća vodotoka koji se izlijevaju u more i kanali spojeni s morem, uključujući i građevine koje su trajno povezane s pomorskim dobrom i njegova su pripadnost«). Kopneni dio pomorskog dobra je pojas kopna uz more koji je širok najmanje šest metara od crte srednjih viših visokih voda mjereno vodoravno, a granica pomorskog dobra na moru je vanjska granica teritorijalnog mora Republike Hrvatske (čl. 6. st. 3. i 5. ZPDML-a iz 2023.).

Dakle, pomorsko dobro u Republici Hrvatskoj obuhvaća stvari u općoj upotrebi i izvan pravnog prometa, zemljišta kojima pripada sve što je na njima izgrađeno *(superficies solo cedit)* te sve ostalo što je određeno prema odredbama ZPDML-a iz 2023. Stoga odluka suda ili upravnog tijela kojom se utvrđuje status nekretnine kao pomorskog dobra ima isključivo deklatorni učinak.

3. KRATKA POVIJEST LEGISLATIVE

Na hrvatskoj obali postoji kontinuitet pravne tradicije o nadzoru pomorskog dobra. Prvi pisani izvori o tome su statuti (kodificirani običaji) jadranskih gradova. U Splitskom statutu iz 1312. godine poslove nadzora nad pomorskim dobrom obavlja lučki nadglednik kao službenik gradske vlasti.[3] Početkom devetnaestog stoljeća upravu pomorstva na hrvatskoj obali preuzima Vlada austrijsko-ilirskog primorja u Trstu, u sklopu koje je djelovala Središnja pomorska vlada (tal. *Governo centrale marittimo*) u Trstu. Djelovanjem te institucije započelo je moderno razdoblje povijesti pomorske administracije na našoj obali.[4] Iz razdoblja Kraljevine Jugoslavije iznimno je važna Uredba sa zakonskom snagom o pomorskom javnom dobru[5] kao jedini pravni akt države iz pomorskog prava.[6] U povijesno-pravnoj literaturi ova se Uredba smatra prvim pravnim propisom na ovim područjima koja u

[3] Cvitanić, A., *Statut Grada Splita, Splitsko srednjevjekovno pravo*, 3. izdanje, Književni krug, Split, 1998.

[4] Državni arhiv u Splitu, Sig. HR-DAST-16, Direkcija pomorskog saobraćaja (Pomorska oblast SHS) Bakar, Split (1919. – 1941.) 1919. – 1941. Knj. 44, kut. 378; 48.0.

[5] *Službene novine Kraljevine Jugoslavije*, br. 104-XXXIII od 10. svibnja 1939.

[6] Čepulo, D., *Hrvatska pravna povijest u europskom kontekstu*, Sveučilište u Zagrebu, Pravni fakultet, Zagreb, 2012., str. 282.

cijelosti regulira tematiku pomorskog dobra.[7] Prema paragrafu 2. istoimene Uredbe, pomorskim javnim dobrom raspolaže, upravlja i nad njim vrši nadzor Direkcija pomorskog saobraćaja u Splitu (1925. – 1941.) kao prvostupanjska vlast, a Ministarstvo saobraćaja – Pomorsko odjeljenje kao drugostupanjska vlast. Izvršni organi Direkcije su: lučke kapetanije I. i II. reda, lučka zastupništva, pomorsko-građevinske sekcije i pomorsko-građevinska zastupništva.[8] Za vrijeme socijalističke Jugoslavije, nakon poslijeratne stroge centralizacije uslijedila je decentralizacija upravljanja pomorskim dobrom na općine, najprije putem Osnovnog zakona o iskorištavanju luka i pristaništa iz 1961. godine,[9] a potom putem Zakona o pomorskom i vodnom dobru, lukama i pristaništima iz 1974. godine[10] koji regulira pravni režim pomorskog dobra radi njegova određenja i upotrebe, nadzora ili zaštite. U nadzoru pomorskog dobra nisu sudjelovale lučke kapetanije koje su prvenstveno obavljale nadzor sigurnosti plovidbe, ali su sudjelovale u održavanju reda u morskim lukama.[11] U Republici Hrvatskoj, u razdoblju od 1994. do 2003. godine pomorsko dobro uređeno je odredbama Pomorskog zakonika[12] prema kojem država, umjesto općina, postaje nositelj vlasti na pomorskom dobru i Zakona o morskim lukama[13] koji detaljno regulira morske luke kao dio pomorskog dobra. Novina je u tome da inspekcijski nadzor nad pomorskim dobrom, također, obavljaju i lučke kapetanije u skladu s čl. 1. Zakona o lučkim kapetanijama.[14]

Stupanjem na snagu Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama (u nastavku: ZPDML iz 2003.)[15] prestale su vrijediti opće odredbe o pomorskom dobru iz Pomorskog zakonika, kao i Zakon o morskim lukama.

---

7 Vladušić, J., Određivanje granica pomorskog dobra u hrvatskom pravu, *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu*, god. 46 (2009.), br. 1, str. 219-246.

8 Vuković, A., Teritorijalna i stvarna nadležnost Direkcije pomorskog saobraćaja u Splitu, *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, god. 61 (2022.), br. 176, str. 559-583.

9 Bolanča, D., *Pravni status morskih luka kao pomorskog dobra u Republici Hrvatskoj,* Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu, Split, 2003., str. 27.

10 *Narodne novine SRH*, br. 19/1974, 39/1975, 17/1977, 18/1981.

11 Uredbe o redu u lukama, *Službeni list FNRJ,* br. 35/1949.

12 *Narodne novine*, br. 17/1994, 74/1994, 43/1996.

13 *Narodne novine*, br. 108/1995, 6/1996, 137/1999, 97/2000.

14 *Narodne novine,* br. 124/1997.

15 *Narodne novine,* br. 158/2003, 100/2004, 141/2006, 38/2009, 123/2011, 56/2016, 98/2019.

4. NADZOR U ZPDML-u IZ 2023.

U ZPDML-u iz 2023., pojam »nadzor« spominje se na više mjesta: a) u kontekstu upravljanja pomorskim dobrom (dio drugi, glava IV.), b) u vezi s redom na pomorskom dobru i morskim lukama (dio šesti, glava IV.), c) u sklopu nadzora nad provedbom ovog Zakona (dio sedmi, glava IV.), d) u prekršajnim odredbama (dio osmi, glava IV.) i e) u prijelaznim i završnim odredbama (dio deveti, glava IV.).

4.1. Nove ovlasti jedinica lokalne samouprave u nadzoru pomorskog dobra

Prema čl. 10. st. 1. prethodno važećeg ZPDML-a iz 2003., za zaštitu pomorskog dobra brine, upravlja i odgovara Republika Hrvatska izravno ili putem jedinica područne (regionalne) samouprave, odnosno jedinica lokalne samouprave prema odredbama ovog Zakona. O redovnom upravljanju pomorskim dobrom brinu jedinice lokalne samouprave (gradovi/općine), a o izvanrednom upravljanju jedinice područne (regionalne) samouprave (županije), pri čemu Republika Hrvatska izravno ne sudjeluje u postupku redovnog i izvanrednog upravljanja pomorskim dobrom. Međutim, u ZPDML-u iz 2003. nije bilo izrijekom navedeno da brigu o zaštiti i upravljanju pomorskim dobrom jedinica lokalne samouprave uključuje i nadzor nad pomorskim dobrom u općoj upotrebi, što je rezultiralo različitim tumačenjima gradova i općina u praksi.

Na temelju čl. 9. ZPDML-a iz 2023., nositelj vlasti i upravljanja nad pomorskim dobrom je Republika Hrvatska koja u izvršavanju vlasti nad pomorskim dobrom upravlja pomorskim dobrom, brine o pomorskom dobru i odgovara za pomorsko dobro. Republika Hrvatska povjerava dio poslova upravljanja pomorskim dobrom te brigu o zaštiti i odgovornost jedinicama područne (regionalne) samouprave, jedinicama lokalne samouprave te lučkim upravama i javnim ustanovama za zaštićene dijelove prirode. Slijedom navedenog, u čl. 36. i 37. ZPDML-a iz 2023. u cijelosti se uređuje pitanje opsega ovlasti jedinica lokalne samouprave i jedinica područne (regionalne) samouprave u vezi s upravljanjem pomorskim dobrom, propisujući konkretan sadržaj svih djelatnosti koje obavljaju. O redovnom upravljanju pomorskim dobrom brinu jedinice lokalne samouprave i javne ustanove za upravljanje zaštićenim područjima, dok o izvanrednom upravljanju brinu jedinice područne (regionalne) samouprave (čl. 36. st. 2. ZPDML-a iz 2023.). Među poslovima jednica lokalne samouprave nalazi se, među ostalim, i nadzor nad pomorskim dobrom u općoj upotrebi, nadzor nad ovlaštenicima dozvola na pomorskom dobru radi osiguranja da pomorsko dobro koriste u opsegu i granicama utvrđenim u dozvoli na pomorskom dobru te održavanje reda na pomorskom dobru u općoj upotrebi. S druge strane,

jedinice područne (regionalne) samouprave ne obavljaju poslove održavanja reda na pomorskom dobru u općoj upotrebi, nego obavljaju nadzor nad izvršenjem preuzetih obveza na temelju koncesije i posebne upotrebe. To znači da je od sada nadzor nad izvršenjem preuzetih obveza (na temelju koncesije i posebne upotrebe) zakonska obveza, a nije više obveza iz podzakonskog akta, konkretno iz čl. 7. st. 1. Uredbe o postupku davanja koncesije na pomorskom dobru.[16] Je li tako zakonodavac jasno iskazao stajalište da povjerenstva, počevši od povjerenstva koje je imenovala Vlada Republike Hrvatske pa sve do povjerenstava koje su imenovale županijske skupštine sedam jadranskih jedinica područne (regionalne) samouprave, nisu ispunila povjerene im zadatke radi praćenja izvršenja odluka i ugovora o koncesiji?

4.2. Nadzor nad provedbom odluke o komunalnom redu na pomorskom dobru i redu u lukama

Red na pomorskom dobru je cjelovit sustav mjera i radnji kojima se osigurava zaštita i održavanje pomorskog dobra u općoj upotrebi (čl. 149. st. 1. ZPDML-a iz 2023.). Odluku o redu na pomorskom dobru donosi predstavničko tijelo jedinice lokalne samouprave. Pritom propisuje način uređenja i korištenja pomorskog dobra u općoj upotrebi za gospodarske i druge svrhe, izgradnju građevina koje se prema posebnim propisima grade bez građevinske dozvole i glavnog projekta, održavanje reda na pomorskom dobru u općoj upotrebi, održavanje čistoće i čuvanja površina pomorskog dobra u općoj upotrebi, osiguranje nesmetanog prolaska uzduž pomorskog dobra, provođenje mjera za održavanje reda na pomorskom dobru koje poduzima pomorski redar, obveze pravnih i fizičkih osoba te kazne za prekršaje počinjene zbog nepoštovanja odredbi. Predstavničko tijelo jedinice lokalne samouprave dužno je u roku od devedeset dana, od dana stupanja na snagu ovog Zakona, donijeti odluku o redu na pomorskom dobru (čl. 234. ZPDML-a iz 2023.).[17] Provedbu reda na pomorskom dobru obavlja

[16] *Narodne novine*, br. 23/2004, 101/2004, 39/2006, 63/2008, 125/2010, 102/2011, 83/2012, 10/2017.

[17] Odluku o redu na pomorskom dobru dužne su donijeti sve jedinice lokalne samouprave u Republici Hrvatskoj na čijem se području nalazi pomorsko dobro. Rok od devedeset dana u kojem je predstavničko tijelo jedinice lokalne samouprave moralo donijeti odluku o redu na pomorskom dobru počinje 29. srpnja 2023. godine, a završava 29. listopada 2023. godine. Međutim, predstavnička tijela jedinica lokalne samouprave nisu poštovale zakonski rok, nego su predmetnu odluku donijele istekom roka – Gradsko vijeće Grada Splita na sjednici održanoj 16. studenoga 2023. (*Službeni glasnik Grada Splita*, br. 85/2023), Gradsko vijeće Grada Zadra na sjednici održanoj 29. studenoga 2023. (*Glasnik Grada Zadra*, br. 15/2023), Gradsko vijeće Grada Šibenika na sjednici održanoj 14. prosinca 2023. (*Službeni glasnik Grada Šibenika*, br. 10/2023), Gradsko vijeće Grada Rijeke na sjednici održanoj

pomorski redar, a provedbu reda u lukama otvorenim za javni promet obavlja lučki redar. Uvođenje pomorskog redara u sustav nadzora reda na pomorskom dobru predstavlja veliku novinu u ZPDML-u iz 2023. u odnosu na sve prethodne važeće propise iz domene nadzora pomorskog dobra na području Republike Hrvatske (vidi *supra* 4.1.).

Nadzor nad provedbom odluke o redu na pomorskom dobru, kao i druge poslove određene odlukom o redu na pomorskom dobru predstavljaju dvije temeljne obveze u poslovima nadzora koje obavlja upravno tijelo jedinice lokalne samouprave, odnosno čuvarska služba zakonom zaštićenog dijela prirode.[18] Poslove nadzora neposredno provode pomorski redari, odnosno čuvari zaštićenog dijela prirode koji imaju ovlasti obavljati nadzor propisan Zakonom i odlukom o redu na pomorskom dobru (čl. 151. st. 1. i 2. ZPDML-a iz 2023.). Pomorski redari, odnosno čuvari zaštićenog dijela prirode stječu i gube ovlaštenja za obavljanje poslova nadzora pomorskog dobra u općoj upotrebi na temelju rješenja koje donosi Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture (u nastavku: Ministarstvo) u postupku i načinu propisanim odredbama ovog Zakona. Rješenje kojim pomorski redari, odnosno čuvari zakonom zaštićenog dijela prirode stječu ovlaštenje za obavljanje poslova nadzora pomorskog dobra u općoj upotrebi, Ministarstvo donosi na zahtjev izvršnog tijela jedinice lokalne samouprave, odnosno ravnatelja javne ustanove za zaštićene dijelove prirode. Pomorski redari, odnosno čuvari zaštićenog dijela prirode moraju biti stručno osposobljeni za obavljanje odgovornih poslova nadzora pomorskog dobra, a jedinice lokalne samouprave, odnosno javne ustanove za zaštićene dijelove prirode dužne su imati barem jednog pomorskog redara. U nadzoru nad provedbom odluke o redu na pomorskom dobru, pomorski redari, odnosno čuvari zaštićenog dijela prirode imaju ovlasti koje su detaljno određene u čl. 156. ZPDML-a iz 2023. Kada pomorski redar, odnosno čuvar prirode zaštićenog dijela prirode utvrdi povredu propisa čije izvršenje je ovlašten nadzirati, obvezan je po službenoj dužnosti pokrenuti upravni postupak i narediti odgovarajuće mjere u skladu s odlukom o redu na pomorskom dobru (čl. 158. st. 1. ZPDML-a iz 2023.). Mjere za održavanje reda na pomorskom dobru, propisane odlukom o redu na pomorskom dobru, propisuju pomorski redari, odnosno čuvari zaštićenog dijela prirode, putem rješenja osobi koja je prekršila odluku, odnosno osobi koja je obvezna otkloniti utvrđenu

7. prosinca 2023. (*Službene novine Grada Rijeke*, br. 17/2023), Gradsko vijeće Grada Pule na sjednici održanoj 27. studenoga 2023. (*Službene novine Grada Pule*, br. 20/2023).

[18] Vojković, G., Pomorski redari – novi nadzornici pomorskog dobra, *IUS-INFO*, 6. prosinca 2023., dostupno na https://www.iusinfo.hr/aktualno/u-sredistu/pomorski-redari-novi-nadzornici-pomorskog-dobra-57797 (pristup 30. siječnja 2024.).

povredu. Te poslove obavljaju pomorski redari, odnosno čuvari zaštićenog dijela prirode kao javnu ovlast (istaknuo autor) te su ovlašteni provesti izvršenje rješenja koje je doneseno (čl. 159. st. 1. i 4. ZPDML-a iz 2023.). Pravni lijek protiv upravnih akata pomorskog redara, odnosno čuvara zaštićenih dijelova prirode je žalba koja se izjavljuje Ministarstvu, ali žalba ne odgađa izvršenje tih upravnih akata (čl. 160. ZPDML-a iz 2023.). Pomorski redari, odnosno čuvari zaštićenih dijelova prirode imaju širok spektar odgovornosti. Za svoj rad odgovaraju Ministarstvu koje ih može sankcionirati zbog povreda odgovornosti te su dužni dostaviti izvješće o obavljanju poslova nadzora pomorskog dobra iz svoje nadležnosti na način i u obliku kako to zatraži Ministarstvo (čl. 161. ZPDML-a iz 2023.).

Dakle, pomorski redar je fizička osoba koja je u radnom odnosu s jedinicom lokalne samouprave, ali mu ovlaštenje za obavljanje poslova dodjeljuje Ministarstvo u posebnom postupku koji pokreće gradonačelnik/načelnik, odnosno ravnatelj javne ustanove za zaštićene dijelove prirode. Pomorski redar odgovara Ministarstvu za svoj rad i dužan je podnositi izvješća o obavljenim nadzornim poslovima na pomorskom dobru. Važno je istaknuti da Ministarstvo obučava i nadzire rad pomorskih redara, a odluke o redu na pomorskom dobru različite su u različitim jedinicama lokalne samouprave, što otežava zadatak Ministarstva. Novčane kazne koje se naplate zbog prekršaja na pomorskom dobru su prihod proračuna jedinica lokalne samouprave.

U odredbi čl. 162. ZPDML-a iz 2023. propisana je nova obveza nadzora pomorskog dobra koju obavljaju jedinica lokalne samouprave i javna ustanova za zaštićene dijelove prirode. Potonji su obvezni jednom mjesečno provesti nadzor nad pomorskim dobrom na svom području radi utvrđivanja nezakonitog građenja ili drugog oblika oštećenja pomorskog dobra. Nadzor se provodi i na temelju prijava bilo koje osobe. Ako se utvrde nezakonite radnje, dužni su obavijestiti nadležno tijelo (nadležne inspekcije, lučke kapetanije itd.). Stoga jedinice lokalne samouprave smiju graditi isključivo građevine i izvoditi zahvate u prostoru pomorskog dobra koji se prema posebnim propisima kojima se uređuje gradnja ne smatraju građenjem, a koje trajno služe općoj upotrebi (potporni i zaštitni zidovi, šetnice, odmorišta, održavanje, rekonstrukcija ili uklanjanje postojećih građevina i sl.) izvan područja danog u koncesiju i lučkog područja luke otvorene za javni promet.[19]

Prije donošenja ZPDML-a iz 2023., ovlasti komunalnih redara na pomorskom dobru bile su uveliko ograničene čl. 104. Zakona o komunalnom gospodarstvu[20]

[19] Odluka o redu na pomorskom dobru, *Službeni glasnik Grada Splita*, br. 85/2023.

[20] *Narodne novine*, br. 68/2018, 110/2018, 32/2020.

te ovlastima državnih službenika nadležnog ministarstva koji su obavljali nadzor nad pomorskim dobrom na cijelom području jadranske obale. Nakon stupanja na snagu ZPDML-a iz 2023., komunalni redar gubi sve ovlasti u provedbi odluke o komunalnom redu koja uključuje kopnene dijelove pomorskog dobra. U tom kontekstu, ZPDML iz 2023. jest *lex specialis* i primjenjuje se na pomorskom dobru na kojem više neće postupati komunalni redar, nego isključivo pomorski redar.

S druge strane, lučki redar obavlja poslove provedbe reda u lukama otvorenim za javni promet, ima ovlasti obavljanja nadzora propisane ovim Zakonom i pravilnikom o redu u luci otvorenoj za javni promet, a zapošljava ga nadležna lučka uprava koja je dužna osigurati dovoljan broj lučkih redara za provedbu reda u luci otvorenoj za javni promet (čl. 165. ZPDML-a iz 2023.). Gotovo identične odredbe o pomorskom redaru, odnosno čuvaru zaštićenih dijelova prirode primjenjuju se i na lučkog redara (čl. 166. i 176. ZPDML-a iz 2023.).

U konačnici, red u luci posebne namjene uređuje se pravilnikom koji donosi tijelo koje upravlja lukom (čl. 163. ZPDML-a iz 2023.).

4.3. Nadzor nad provedbom ZPDML-a iz 2023.

Nadzor nad provedbom ZPDML-a iz 2023. ostvaruje se kao upravni nadzor, inspekcijski nadzor i nadzor izvršenja obveza preuzetih ugovorom o koncesiji, ugovorom o posebnoj upotrebi i dozvolom na pomorskom dobru. Obuhvaća nadzor gospodarskih subjekata koji upotrebljavaju, odnosno gospodarski koriste pomorsko dobro, tijela jedinica područne (regionalne) samouprave i jedinica lokalne samouprave, javnih ustanova za zaštićene dijelove prirode, lučkih uprava te svih fizičkih i pravnih osoba koje upotrebljavaju pomorsko dobro.

4.3.1. Upravni nadzor nad provedbom ZPDML-a iz 2023.

Upravni nadzor nad poslovima upravljanja pomorskim dobrom koji su ZPDML-om iz 2023. povjereni na obavljanje jedinicama područne (regionalne) samouprave, jedinicama lokalne samouprave, javnim ustanovama za zaštićene dijelove prirode i lučkim upravama obavlja Ministarstvo, kao i nadzor nad radom pomorskih i lučkih redara, odnosno čuvara zaštićenih dijelova javne ustanove za zaštićene dijelove prirode. Ministarstvo »nadzire provedbu ovoga Zakona i propisa donesenih na temelju ovoga Zakona, zakonitost rada i postupanja te zakonitost općih akata tijela jedinica područne (regionalne) samouprave, jedinica lokalne samouprave, javnih ustanova za zaštićene dijelove prirode i lučkih uprava« (čl. 180. st. 3. ZPDML-a iz 2023.).

4.3.2. Inspekcijski nadzor pomorskog dobra

Prema ZDPLM-u iz 2023., poslove inspekcijskog nadzora pomorskog dobra obavljaju ovlašteni službenici Ministarstva i inspektori lučke kapetanije (u nastavku: inspektori pomorskog dobra), prema odredbama ovog Zakona i propisima kojima se uređuje rad lučkih kapetanija.[21] Inspekcijski nadzor u dijelu koji je propisan zakonom kojim se uređuju koncesije provode inspektori i drugi ovlašteni službenici ministarstva nadležnog za financije u skladu s uredbom kojom se uređuje unutarnje ustrojstvo tog ministarstva (čl. 181. st. 2. ZPDML-a iz 2023.).

Inspektor pomorskog dobra ovlašten je obavljati sve poslove inspekcijskog nadzora i poduzimati sve inspekcijske mjere propisane ovim Zakonom, na cijelom području pomorskog dobra Republike Hrvatske u općoj i posebnoj upotrebi koje je dano u koncesiju i u lukama otvorenim za javni promet, bez ograničenja (čl. 182. st. 1. ZPDML-a iz 2023.). Tako su ovlaštenja inspektora pomorskog dobra proširena i ojačana, u odnosu na njegova ovlaštenja iz derogiranog ZPDML-a iz 2003. (čl. 97.). Prema novom Zakonu »inspektor pomorskog dobra neovisan je u poduzimanju mjera inspekcijskog nadzora pomorskog dobra« (čl. 182. st. 2. ZPDML-a iz 2023.). Znači li to da zakonodavac, odnosno Hrvatski sabor neizravno priznaje da u provedbi prethodno važećeg ZPDML-a iz 2003. inspektor pomorskog dobra nije bio neovisan?

Poslovi inspekcijskog nadzora pomorskog dobra su poslovi nadzora primjene ZPDML-a iz 2023. i propisa donesenih/usvojenih u skladu s njim, a obuhvaćaju: 1) nadzor u svrhu zaštite pomorskog dobra, 2) nadzor redovnog i izvanrednog održavanja pomorskog dobra, 3) nadzor opće upotrebe pomorskog dobra, 4) nadzor gospodarskog korištenja pomorskog dobra, 5) nadzor posebne upotrebe pomorskog dobra, 6) nadzor koncesija na pomorskom dobru, 7) nadzor dozvola na pomorskom dobru, 8) nadzor reda na pomorskom dobru, 9) nadzor reda u luci i 10) nadzor nad privremenim gospodarskim korištenjem pomorskog dobra.

U usporedbi s poslovima inspekcije pomorskog dobra iz ZPDML-a iz 2003. (čl. 96.), opseg poslova inspekcijskog nadzora pomorskog dobra znatno je povećan. Najveća novina koja se ističe je nadzor nad privremenim gospodarskim korištenjem pomorskog dobra jer se radi o novom institutu raspolaganja pomorskim dobrom (čl. 75. ZPDML-a iz 2023.) kojim isključivo Vlada Republike Hrvatske može, u slučaju izvanrednih okolnosti na pomorskom dobru, donijeti odluku o davanju na privremeno gospodarsko korištenje lučkog područja luke posebne namjene lučkoj upravi.[22]

[21] Zakon o lučkim kapetanijama, *Narodne novine*, br. 118/2018.

[22] Vidi više Vuković, A., Privremeno gospodarsko korištenje pomorskog dobra u izvanrednim okolnostima, *Informator,* br. 6807, 27. listopada 2023., dostupno na https://informator.hr/ (pristup 1. studenoga 2023.).

Upravne mjere inspekcijskog nadzora pomorskog dobra su zabrana korištenja pomorskog dobra, naredba za uklanjanje, naredba za povrat pomorskog dobra u prvotno stanje i naredba za otklanjanje nepravilnosti. Zabrana korištenja pomorskog dobra smatra se najstrožom mjerom, dok je naredba za uklanjanje nepravilnosti najblaža upravna mjera. Protiv rješenja inspektora pomorskog dobra žalba nije dopuštena, ali se može pokrenuti upravni spor. Ako se inspekcijskim nadzorom utvrdi da je povredom propisa počinjeno kazneno djelo, inspektor pomorskog dobra ili druga službena osoba koja je ovlaštena obavljati inspekcijski nadzor pomorskog dobra prema ZPDML-u iz 2023. podnijet će kaznenu prijavu protiv počinitelja nadležnom državnom odvjetništvu. U tom je kontekstu iznimno važna odredba čl. 212. Kaznenog zakona (protupravna gradnja)[23] prema kojoj se kažnjava osoba, koja protivno propisima gradi građevinu u području koje je propisom proglašeno »područjem od posebnog interesa za državu« (što pomorsko dobro svakako jest), kaznom zatvora od šest mjeseci do pet godina. Smatramo kako bi, radi jasnoće propisa i pravne sigurnosti, gradnja na pomorskom dobru trebala biti izrijekom navedena kao kazneno djelo u ovom članku Kaznenog zakona. Time bi se nedvosmisleno i pravno određeno pojasnio pojam »područje posebnog interesa za državu«.

Ovlasti inspektora pomorskog dobra, kao i drugih službenih osoba ovlaštenih za obavljanje inspekcijskog nadzora pomorskog dobra propisane su u čl. 184. ZPDML-a iz 2023. Te ovlasti uključuju:

1) pregledavanje pomorskog dobra »i sve ono što je s pomorskim dobrom trajno spojeno na površini ili ispod nje (pripadnosti pomorskom dobru), kao i sve ono što je postavljeno ili odloženo na pomorsko dobro«;

2) pregledavanje pomorskih objekata, »osim u svrhe nadzora sigurnosti plovidbe, sigurnosne zaštite brodova te linijskog i povremenog obalnog pomorskog prometa«;

3) pregledavanje predmeta »i sredstva kojima se obavlja gospodarska djelatnost na pomorskom dobru«;

4) pregledavanje luke, »lučka područja i lučke uređaje, osim u svrhu nadzora sigurnosne zaštite luka«;

5) pregledavanje poslovnih i drugih prostora »koji služe kao sjedište poduzetnika ili se u njima obavlja gospodarska ili druga poslovna aktivnost«;

6) provjera i pregledavanje isprava »(osobna iskaznica, putovnica, izvod iz sudskog registra i sl.) na temelju kojih se može utvrditi identitet subjekta nadzora ili njegova zakonskog zastupnika, kao i drugih osoba nazočnih prilikom nadzora«;

[23] *Narodne novine*, br. 125/2011, 144/2012, 56/2015, 61/2015, 101/2017, 118/2018, 126/2019, 84/2021, 114/2022, 114/2023.

7) uzimanje izjave »od subjekta nadzora i drugih osoba radi pribavljanja dokaza o činjenicama koje se ne mogu izravno utvrditi«;

8) zahtjevanje »od subjekta nadzora i drugih osoba točne i potpune podatke te dostavu dokumentacije potrebne u nadzoru«;

9) prikupljanje dokaza i utvrđivanje činjeničnog stanja »na vizualni i drugi odgovarajući način (fotografiranjem, snimanjem kamerom, videozapisom i sl.)«;

10) davanje »naredbe subjektu nadzora i drugim osobama nazočnim nadzoru«;

11) obavljanje »druge radnje u svrhu provedbe nadzora, sukladno propisima«.

Ukratko, ovlasti inspektora pomorskog dobra vrlo su slične ovlastima inspektora pomorskog dobra iz čl. 97. ZPDML-a iz 2003.

4.3.3. Nadzor nad izvršenjem obveza preuzetih ugovorom o koncesiji

Nadzor nad izvršenjem obveza preuzetih ugovorom o koncesiji, ugovorom o posebnoj upotrebi i dozvolom na pomorskom dobru provode davatelj koncesije, davatelj posebne upotrebe, davatelj dozvole na pomorskom dobru i inspektor pomorskog dobra, a obračun, naplatu i plaćanje naknade za koncesiju provodi nadležna ustrojstvena jedinica ministarstva nadležnog za financije (čl. 193. st. 1. i 2. ZPDML-a iz 2023.).

Dakle, ovlaštenja inspektora pomorskog dobra protežu se i na nadzor svih vrsta ugovora o raspolaganju pomorskim dobrom. Ovom odredbom ZPDML iz 2023. formalno uspostavlja dvostruki nadzor izvršenja obveza preuzetih ugovorom o koncesiji, ugovorom o posebnoj upotrebi i dozvolom na pomorskom dobru. Smatramo da se tako stavlja prevelik teret odgovornosti na inspektora pomorskog dobra jer nadzor nad izvršenjem obveza preuzetih ugovorom o koncesiji, ugovorom o posebnoj upotrebi i dozvolom na pomorskom dobru mora biti prvenstveno u domeni davatelja koncesije, davatelja posebne upotrebe i davatelja dozvole na pomorskom dobru.

Nadležna ustrojstvena jedinica ministarstva nadležnog za financije (Carinska uprava) opravdano provodi nadzor nad izvršenjem obveza preuzetih ugovorom o koncesiji vezanih za obračun, naplatu i plaćanje naknade za koncesiju. Ovlašteni carinski službenici inspekcijske poslove obavljaju na temelju Zakona o carinskoj službi,[24] Zakona o koncesijama[25] i Općeg poreznog zakona.[26] Stoga su stručno osposobljeni za pregledavanje dokumentacije o računovodstvenom,

[24] *Narodne novine*, br. 68/2013, 30/2014, 115/2016, 39/2019, 98/2019, 155/2023, 36/2024.

[25] *Narodne novine*, br. 69/2017, 107/20.

[26] *Narodne novine,* br. 115/2016, 106/2018, 121/2019, 32/2020, 42/2020, 114/2022.

materijalnom i financijskom poslovanju, s obzirom na zakonitost, svrhovitost i pravodobnost obračunavanja i plaćanja naknada za koncesiju. Potonji obavljaju nadzor nad izvršenjem ostalih obveza prema kreditnim institucijama, posebice kada je koncesionar društvo posebne namjene i kada su te obveze preuzete radi financiranja ugovora o koncesiji. Također, prate obavljanje djelatnosti koncesije izvan opsega definiranog ugovorom o koncesiji, kao i obavljanje djelatnosti za koju je potrebna koncesija, a obavlja se bez dane koncesije.

Nadzor nad provedbom ZPDML-a iz 2023. obuhvaćen je i njegovim prekršajnim odredbama. Pravna osoba bit će kažnjena novčanom kaznom u iznosu od 1.300,00 do 6.000,00 eura za pomorski prekršaj ako ne omogući inspektoru pomorskog dobra izvršavanje svih ovlasti u provedbi inspekcijskog nadzora prema čl. 184. ZPDML-a iz 2023., a inspektor pomorskog dobra ima znatna ovlaštenja u vezi s građevinama izgrađenim na pomorskom dobru kako je određeno i u prijelaznim i završnim odredbama navedenog zakona za 2023. godinu.

4.4. Ostali pravni izvori o nadzoru pomorskog dobra *de lege lata*

Osim ZPDML-a iz 2023. i podzakonskih akata (na primjer, Pravilnik o sadržaju plana upravljanja pomorskim dobrom),[27] nadzor nad pomorskim dobrom propisan je i drugim pozitivnim pravom Republike Hrvatske, osobito Zakonom o lučkim kapetanijama, Pomorskim zakonikom,[28] Zakonom o koncesijama i Zakonom o Državnom inspektoratu.[29] Cilj je spomenutih zakona zaštita pomorskog dobra od svih oblika nezakonitog postupanja na njemu. Međutim, sustav nadzora nad pomorskim dobrom nije funkcionirao u praksi zbog isprepletenosti mnogobrojnih propisa iz materije pomorskog dobra, osobito između nadležnosti građevinske inspekcije i inspektora lučke kapetanije na pomorskom dobru. Smatramo da je sukob nadležnosti državnih inspekcija na pomorskom dobru naposljetku razriješen presudom Vrhovnog suda Republike Hrvatske iz 2017. godine[30] koji je odlučio da je inspektor sigurnosti plovidbe lučke kapetanije ovlašten narediti uklanjanje objekta izgrađenog na pomorskom dobru bez dozvole nadležnog tijela za građenje. Naime, Vrhovni sud Republike Hrvatske prihvatio je zahtjev za zaštitu zakonitosti Državnog odvjetništva Republike Hrvatske i preinačio presudu Visokog upravnog suda Republike Hrvatske iz 2012. godine.[31] U toj je presudi Visoki

[27] *Narodne novine*, br. 150/2023.

[28] *Narodne novine*, br. 181/2004, 76/2007, 146/2008, 61/2011, 56/2013, 26/2015, 17/2019.

[29] *Narodne novine*, br. 115/2018, 117/2021, 67/2023.

[30] Uzz 41/2012-9, 26. rujna 2017.

[31] Us-13600/2009-4, 8. ožujka 2012.

upravni sud iznio pravno stajalište da inspektor sigurnosti plovidbe lučke kapetanije nije ovlašten narediti uklanjanje objekata izgrađenih na pomorskom dobru bez dozvole nadležnih tijela za građenje jer je zakonitost građevina, uključujući i one izgrađene na pomorskom dobru, u nadležnosti građevinske inspekcije prema odredbama posebnih propisa koji reguliraju područje građenja.[32]

5. ZAKLJUČAK

Temeljna zadaća Republike Hrvatske, jedinica područne (regionalne) samouprave, jedinica lokalne samouprave te svih drugih pravnih i fizičkih osoba koje obavljaju bilo koju djelatnost na pomorskom dobru jest njegova zaštita i održivi razvoj. Stoga ZPDML iz 2023. regulira znatno jačanje nadzora nad pomorskim dobrom putem inspektora pomorskog dobra te pomorskih i lučkih redara. Inspektor pomorskog dobra ovlašten je obavljati sve poslove inspekcijskog nadzora i poduzimati sve inspekcijske mjere propisane ZPDML-om iz 2023. na cijelom području pomorskog dobra Republike Hrvatske u općoj i posebnoj upotrebi koje je dano u koncesiju i u lukama otvorenim za javni promet bez ograničenja. Pomorski redari, kao novi nadzornici na pomorskom dobru, imaju znatno sužene ovlasti u odnosu na inspektore pomorskog dobra jer provode nadzor isključivo nad održavanjem reda na pomorskom dobru u općoj upotrebi u jedinicama lokalne samouprave, dok lučki redari provode nadzor nad održavanjem reda isključivo u lukama otvorenim za javni promet.

Razgraničenjem ovlasti između inspektora pomorskog dobra s jedne strane i pomorskog redara s druge strane provedena je podjela nadležnosti između Republike Hrvatske (inspekcijski nadzor) i jedinica lokalne samouprave (rad redara). Time je opravdana decentralizacija nadzora nad pomorskim dobrom, pri čemu jedinice lokalne samouprave preuzimaju veću odgovornost u zaustavljanju desetljećima stvaranog nereda na pomorskom dobru. Tako je u Republici Hrvatskoj uspostavljen dvostruki nadzor nad zaštitom pomorskog dobra.

U sustav provedbe reda na pomorskom dobru i reda u lukama otvorenim za javni promet nisu uključene jedinice područne (regionalne) samouprave, dok potonje sudjeluju u nadzoru provedbe ZPDML-a iz 2023. kroz izvanredno upravljanje pomorskim dobrom koje uključuje i nadzor nad izvršenjem preuzetih obveza na temelju koncesije i posebne upotrebe.

[32] Skorupan Wolff, V., Ovlaštenja inspektora sigurnosti plovidbe, *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, god. 59 (2020.), br. 174, str. 187-190.

Pitanje je zašto hrvatski zakonodavac, odnosno Hrvatski sabor nije na vrijeme, dok su još važili derogirani ZPDML iz 2003., kao i stariji Pomorski zakonik iz 1994. godine, otklonio i sankcionirao uočene slabosti i zlouporabe na pomorskom dobru te uspostavio dvostruki sustav kontrole pomorskog doba. U vezi s tim, indikativna je odredba čl. 182. st. 2. ZPDML-a iz 2023. kojom se nakon dugo vremena utvrđuje kako je »inspektor pomorskog dobra neovisan u poduzimanju mjera inspekcijskog nadzora pomorskog dobra«. Valja napomenuti da su ovlaštenja lučke kapetanije za obavljanje poslova inspekcijskog nadzora nad pomorskim dobrom uvedena 1997. godine, dok su inspektori pomorskog dobra uvedeni u sustav inspekcijskog nadzora pomorskog dobra Republike Hrvatske putem ZPDML-a iz 2003.

BIBLIOGRAFIJA:

Knjige i poglavlja u knjigama:

1. Bolanča, D., *Pravni status morskih luka kao pomorskog dobra u Republici Hrvatskoj*, Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu, Split, 2003.
2. Cvitanić, A., *Statut Grada Splita*, *Splitsko srednjevjekovno pravo*, 3. izdanje, Književni krug, Split, 1998.
3. Čepulo, D., *Hrvatska pravna povijest u europskom kontekstu*, Sveučilište u Zagrebu, Pravni fakultet, Zagreb, 2012.
4. Grabovac, I., *Plovidbeno pravo Republike Hrvatske*, Književni krug, Split, 2003.
5. Grabovac, I., *Pomorski zakonik s pojmovnim kazalom*, Informator, Zagreb, 1994.
6. *Pomorski leksikon*, Jugoslavenski leksikografski zavod »Miroslav Krleža«, Zagreb, 1990.
7. Romac, A., *Rječnik rimskog prava*, Informator, Zagreb, 1975.

Članci:

1. Petrinović, R.; Mandić, N., Pravni položaj Lučke kapetanije u pomorsko-upravnom pravu RH, *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu*, god. 43 (2006.), br. 1, str. 63-82.
2. Roso, I., Upravljanje, održavanje i zaštita pomorskog dobra, *Pomorski zbornik*, god. 38 (2000.), br. 1, str. 201-214.
3. Skorupan Wolff, V., Ovlaštenja inspektora sigurnosti plovidbe, *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, god. 59 (2020.), br. 174, str. 187-190.
4. Vladušić, J., Određivanje granica pomorskog dobra u hrvatskom pravu, *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu*, god. 46 (2009.), br. 1, str. 219-246.

5. Vuković, A., Teritorijalna i stvarna nadležnost Direkcije pomorskog saobraćaja u Splitu, *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, god. 61 (2022.), br. 176, str. 559-583.

Pravni izvori:

1. Kazneni zakon, *Narodne novine*, br. 125/2011, 144/2012, 56/2015, 61/2015, 101/2017, 118/2018, 126/2019, 84/2021, 114/2022, 114/2023.
2. Odluka o osnivanju i imenovanju Povjerenstva za praćenje izvršavanja odluka i ugovora o koncesijama na pomorskom dobru, *Narodne novine*, br. 61/2006.
3. Odluka o redu na pomorskom dobru, *Glasnik Grada Zadra*, br. 15/2023.
4. Odluka o redu na pomorskom dobru Grada Pula – Pola, *Službene novine Grada Pule*, br. 20/2023.
5. Odluka o redu na pomorskom dobru, *Službene novine Grada Rijeke*, br. 17/2023.
6. Odluka o redu na pomorskom dobru, *Službeni glasnik Grada Splita*, br. 85/2023.
7. Odluka o redu na pomorskom dobru, *Službeni glasnik Grada Šibenika*, br. 10/2023.
8. Opći porezni zakon, *Narodne novine*, br. 115/2016, 106/2018, 121/2019, 32/2020, 42/2020, 114/2022.
9. Osnovni zakon o iskorištavanju luka i pristaništa, *Službeni list FNRJ*, br. 24/1961; *Narodne novine SRH*, br. 10/1965, 23/1967, 2/1968 – pročišćeni tekst, br. 52/1971, 52/1973.
10. Pomorski zakonik, *Narodne novine*, br. 17/1994, 74/1994, 43/1996, 181/2004, 76/2007, 146/2008, 61/2011, 56/2013, 26/2015, 17/2019.
11. Pravilnik o gospodarskom korištenju, korištenju ili gradnji građevina i posebnoj upotrebi pomorskog dobra na području Splitsko-dalmatinske županije, *Službeni glasnik Splitsko-dalmatinske županije*, br. 110/2017.
12. Pravilnik o obavljanju inspekcijskog nadzora sigurnosti plovidbe, *Narodne novine*, br. 34/1997, 41/1999, 27/2000.
13. Pravilnik o sadržaju plana upravljanja pomorskim dobrom, *Narodne novine*, br. 150/2023.
14. Uredba o lučkim kapetanijama i kapetanijama pristaništa, *Službeni list FNRJ*, br. 51/1962.
15. Uredba o organizaciji pomorske uprave, *Službene novine Kraljevine SHS*, br. 95/1919.
16. Uredba o osnivanju Direkcije luka, *Službeni list FNRJ*, br. 35/1949.

17. Uredba o osnivanju Glavne uprave pomorstva i Uprave pomorstva, *Službeni list FNRJ*, br. 61/1945.
18. Uredba o osnivanju uprava pomorskih oblasti, *Službeni list FNRJ*, br. 1/1952.
19. Uredba o postupku davanja koncesija na pomorskom dobru, *Narodne novine*, br. 23/2004, 101/2004, 39/2006, 63/2008, 125/2010, 102/2011, 83/2012, 10/2017.
20. Uredbe o redu u lukama, *Službeni list FNRJ*, br. 35/1949, 7/1950, 57/1954, 32/1958.
21. Uredba o ukidanju Uprave za pomorstvo i Uprave riječnog saobraćaja, *Službeni list FNRJ*, br. 51/1962.
22. Uredba sa zakonskom snagom o pomorskom javnom dobru, *Službene novine Kraljevine Jugoslavije*, br. 104-XXXIII od 10. svibnja 1939.
23. Zakon o carinskoj službi, *Narodne novine*, br. 68/2013, 30/2014, 115/2016, 39/2019, 98/2019, 155/2023, 36/2024.
24. Zakon o Državnom inspektoratu, *Narodne novine*, br. 115/2018, 117/2021, 67/2023.
25. Zakon o komunalnom gospodarstvu, *Narodne novine*, br. 68/2018, 110/2018, 32/2020.
26. Zakon o koncesijama, *Narodne novine*, br. 69/2017, 107/2020.
27. Zakon o lučkim kapetanijama i kapetanijama pristaništa, *Narodne novine SRH*, br. 18/1965, 4/1969, 12/1969 – pročišćeni tekst, 24/1987.
28. Zakon o lučkim kapetanijama, *Narodne novine*, br. 124/1997, 118/2018.
29. Zakon o morskim lukama, *Narodne novine*, br. 108/1995, 6/1996, 137/1999, 97/2000.
30. Zakon o pomorskom i vodnom dobru, lukama i pristaništima, *Narodne novine SRH*, br. 19/1974, 24/1974, 39/1974, 39/1975, 17/1977, 18/1981; *Narodne novine*, br. 158/2003, 100/2004, 141/2006, 38/2009, 123/2011, 56/2016, 98/2019, 83/2023.

Sudska praksa:

1. Visoki upravni sud Republike Hrvatske, Us-13600/2009-4, 8. ožujka 2012.
2. Vrhovni sud Republike Hrvatske, Uzz 41/2012-9, 26. rujna 2017.

Ostalo:

1. Frković, S., Određivanje pomorskog dobra, Hrvatska gospodarska komora, 28. Forum poslovanja nekretninama, Zagreb, 2017., str. 73-86, https://www.hgk.hr/documents/predavanje-frkovic5a13ed4b58c94.pdf (pristup 1. studenoga 2024.).

2. Državni arhiv u Splitu, Sig. HR-DAST-16, Direkcija pomorskog saobraćaja (Pomorska oblast SHS) Bakar, Split (1919. – 1941.) 1919. – 1941. Knj. 44, kut. 378; 48.0.
3. Državni inspektorat Republike Hrvatske, https://dirh.gov.hr/ (pristup 30. siječnja 2024.).
4. *Jugoslavenski pomorac*, Zagreb, br. 10, 16. svibnja 1924.
5. Vojković, G., Pomorski redari – novi nadzornici pomorskog dobra, *IUS-INFO*, 6. prosinca 2023., https://www.iusinfo.hr/aktualno/u-sredistu/pomorski-redari-novi-nadzornici-pomorskog-dobra-57797 (pristup 30. siječnja 2024.).
6. Vuković, A., Privremeno gospodarsko korištenje pomorskog dobra u izvanrednim okolnostima, *Informator*, br. 6807, 27. listopada 2023., https://informator.hr/ (pristup 1. studenoga 2023.).

Summary:

DIVISION OF JURISDICTION BETWEEN THE REPUBLIC OF CROATIA AND LOCAL SELF-GOVERNMENT UNITS IN RELATION TO THE MARITIME DOMAIN

The aim of this paper is to present relevant historical and positive legal sources related to the supervision of the maritime domain in Croatia. In the Maritime Domain and Sea Ports Act (2023), supervision of the implementation of this Act is conducted through administrative supervision, inspection supervision and by monitoring the fulfilment of obligations assumed by the concession contract, special use agreements, and permits on the maritime domain. Inspection supervision of the maritime domain is performed by the inspector of the maritime domain who is independent in undertaking inspection measures. On the other hand, in units of local self-government, supervision of the maritime domain is perfomed by the maritime steward. In this way, the division of jurisdiction between the Republic of Croatia and local self-government units on the maritime domain was established.

Keywords: *maritime domain; administrative supervision; inspection supervision; inspector of the maritime domain; maritime steward.*

OSIGURANJE ODGOVORNOSTI MARINE – POGLED IZ PRAKSE

INES BEZIĆ, mag. iur.*

UDK 627.097
347.51
DOI 10.21857/m3v76t1woy
Stručni rad
Primljeno: 10. lipnja 2024.
Prihvaćeno za tisak: 18. rujna 2024.

U ovom će se radu analizirati osiguranje odgovornosti luke nautičkog turizma (marine) s osvrtom na štetne događaje u marini i sudsku praksu. Kako bi se približilo značenje pojma marine u pravnom prometu, uvodni dio rada započet će s definicijama luke posebne namjene koja je dodijeljena u koncesiju gospodarskom subjektu (luci nautičkog turizma), s posebnim osvrtom na određene zakonske i podzakonske propise. Za izradu ovog rada korišteni su sljedeći propisi: Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama, Pomorski zakonik, Zakon o obveznim odnosima, Zakon o pružanju usluga u turizmu, Pravilnik o kategorizaciji luke nautičkog turizma i razvrstavanju drugih objekata za pružanje usluga veza i smještaja plovnih objekata te Uredba o razvrstaju luka otvorenih za javni promet i luka posebne namjene. Što se tiče odgovornosti marine, obradit će se pojam osnovne djelatnosti kroz pružanje usluga u nautičkom turizmu, uključujući korištenje veza i smještaja plovila. Nadalje, analizirat će se i izvori odgovornosti koji proizlaze iz te djelatnosti. Odgovornost marine za štete na plovilima koja se nalaze na vezu u marini prema korisnicima usluga promatrat će se uglavnom kroz ugovor o nautičkom vezu i opće uvjete korištenja veza. Osim ugovorne odgovornosti bit će obrađena i izvanugovorna odgovornost marine prema trećim osobama. U kontekstu osiguranja odgovornosti marine analizirat će se vrste osiguranja, najvažniji pojmovi iz ugovora o osiguranju i police osiguranja te će se predstaviti mogući načini postizanja sigurnosti u marinama. Nakon što se iznesu primjeri postupanja u slučaju štetnog događaja u marini te nekoliko primjera štetnih događaja iz prakse, zaključno s odlukom osiguratelja, prijeći će se na dio u kojem će se ukratko iznijeti nekoliko odluka domaćih sudova u predmetima vođenim radi naknade šteta. Na kraju, u posljednjem dijelu bit će izložena zaključna razmatranja.

* Ines Bezić, mag. iur., voditeljica Odsjeka općih i pravnih poslova, Adriatic Croatia International Club, za djelatnost marina d.d., Rudolfa Strohala 2, 51000 Rijeka, e-adresa: ines.bezic@aci-club.hr.

Ključne riječi: *luka nautičkog turizma (marina); ovlaštenik koncesije; odgovornost marine; osiguranje odgovornosti; ugovor o osiguranju; ugovor o korištenju veza; opći uvjeti korištenja veza; nautičke usluge; čimbenici sigurnost; šteta; štetan događaj; naknada štete.*

1. UVOD

Izlaganje ovog rada započet će prikazom definicija luke posebne namjene i njezina položaja, s posebnim osvrtom na odredbe Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama (u nastavku: ZPDML)[1] koji je stupio na snagu 29. srpnja 2023. godine, te na odredbe podzakonskog propisa, odnosno Pravilnika o kategorizaciji luke nautičkog turizma i razvrstavanju drugih objekata za pružanje usluga veza i smještaja plovnih objekata (u nastavku: Pravilnik)[2] koji je stupio na snagu 17. prosinca 2019. godine.

ZPDML definira luku posebne namjene kao morsku luku »koja je u posebnoj upotrebi ili je dana u koncesiju gospodarskom subjektu (luka nautičkog turizma, industrijska luka, brodogradilišna luka, ribarska luka, sportska luka i dr.) i luka kojom upravlja tijelo državne uprave (vojna luka)«.[3] Također, prema ZPDML-u podjela »luka posebne namjene može biti: vojna luka, brodogradilišna luka, industrijska luka, ribarska luka, luka nautičkog turizma, sportska luka i luka za opskrbu plovnih objekata gorivom«.[4] Nadalje, »luka nautičkog turizma je luka namijenjena za prihvat, smještaj i održavanje plovila te je opremljena za pružanje usluga korisnicima i plovilima, a u poslovnom, građevinskom i funkcionalnom pogledu čini jedinstvenu cjelinu«.[5]

Pravilnik normira luku nautičkog turizma i druge objekte za pružanje usluga veza i smještaja plovnih objekata kao »poslovno funkcionalne cjeline u kojima pravna ili fizička osoba posluje i pruža turističke usluge u nautičkom turizmu te druge usluge za potrebe turista (trgovačke, ugostiteljske i dr.)«[6] te ih razvrstava i kategorizira u vrstu marina. Prema definiciji Pravilnika, marina je »dio posebno izgrađenog i uređenog morskog ili vodenog prostora i obale za pružanje usluga veza, smještaja turista u plovnim objektima i ostalih usluga za potrebe

1 *Narodne novine*, br. 83/2023.

2 *Narodne novine*, br. 120/2019.

3 Čl. 3. st. 1. t. 13. ZPDML-a.

4 Čl. 136. ZPDML-a.

5 Čl. 141. ZPDML-a.

6 Čl. 2. Pravilnika.

turista«.[7] Osim navedenog, Uredba o razvrstaju luka otvorenih za javni promet i luka posebne namjene (u nastavku: Uredba),[8] kao još jedan podzakonski propis, definira luku posebne namjene »kao luku 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«.[9]

Svim je ovim odredbama zajedničko to što se radi o luci koja predstavlja cjelinu u kojoj pravna ili fizička osoba posluje i pruža turističke usluge u nautičkom turizmu, služi prihvatu i smještaju plovila, odnosno pružanju usluga korištenja veza te ostalih nautičkih usluga korisnicima veza. Luka nautičkog turizma dodjeljuje se u koncesiju gospodarskom subjektu registriranom za obavljanje djelatnosti marina, sklapanjem ugovora o koncesiji za gospodarsko korištenje dobra na temelju odluke o koncesiji. U tom se kontekstu, promatrano kroz ovaj upravni ugovor, luka posebne namjene nalazi i u položaju koncesionara na pomorskom dobru. ZPDML normira pravni institut koncesije na pomorskom dobru kao pravo gospodarskog korištenja pomorskog dobra koje se stječe ugovorom o koncesiji, a koncesionara kao gospodarskog subjekta s kojim je davatelj koncesije sklopio ugovor o koncesiji u skladu s njegovim odredbama.[10] Zakonom o koncesijama uređuju se »postupci davanja koncesije, ugovor o koncesiji, prestanak koncesije, pravna zaštita u postupcima davanja koncesije, politika koncesija te druga pitanja u vezi s koncesijama«.[11]

2. ODGOVORNOST LUKE NAUTIČKOG TURIZMA

2.1. Općenito o odgovornosti

Odgovornost za štetu propisana je odredbama Zakona o obveznim odnosima (u nastavku: ZOO), a pojam »štete«, prema odredbi čl. 1046., definira se kao »umanjenje nečije imovine (obična šteta), sprječavanje njezina povećanja (izmakla korist) i povreda prava osobnosti (neimovinska šteta)«.[12] Opće načelo odgovornosti za štetu je »tko drugome prouzroči štetu, dužan ju je naknaditi ako ne dokaže da je šteta nastala bez njegove krivnje«, pri čemu se predmnijeva obična

[7] Čl. 7. st. 1. Pravilnika.

[8] *Narodne novine*, br. 110/2004, 82/2007, 83/2023.

[9] Čl. 10. st. 2. Uredbe.

[10] Čl. 3. st. 1. t. 7. i 8. ZPDML-a.

[11] *Narodne novine*, br. 69/2017, 107/2020, čl. 1. st. 1.

[12] *Narodne novine*, br. 35/2005, 41/2008, 125/2011, 78/2015, 29/2018, 126/2021, 114/2022, 156/2022, 145/2023, 155/2023.

nepažnja. ZOO nadalje propisuje da se »za štetu od stvari ili djelatnosti od kojih potječe povećana opasnost štete za okolinu odgovara bez obzira na krivnju« te da se »za štetu bez obzira na krivnju odgovara i u drugim slučajevima predviđenim zakonom«.[13] Subjektivna je odgovornost prema tome pravilo, a objektivna izuzetak.

Pod pojmom »odgovornosti luke nautičkog turizma« (u nastavku: marine) za štetu smatra se odgovornost gospodarskog subjekta registriranog za obavljanje djelatnosti marina. Prema definicijama relevantnih propisa koje su navedene uvodno, radi se s jedne strane o odgovornosti pravne osobe koja posluje i pruža turističke usluge u nautičkom turizmu, a s druge strane o odgovornosti koncesionara koji upravlja marinom na temelju ugovora o koncesiji.[14] Zakonom o pružanju usluga u turizmu predviđene su turističke usluge u nautičkom turizmu koje se pružaju u marinama, i to:

»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

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.«[15]

U vezi s pružanjem usluga u marini, Pravilnikom se navode i usluge pića, napitaka i prehrane.[16]

Osnovna je djelatnost marine pružanje usluge korištenja veza i smještaja plovila namijenjenih za sport i razonodu na koncesijskom području, neovisno o tome radi li se o morskom ili kopnenom dijelu. Pravilnikom o razvrstavanju poslovnih subjekata prema Nacionalnoj klasifikaciji djelatnosti – NKD 2002.,[17] u

[13] Čl. 1045. ZOO-a.

[14] Slično u radu Padovan, A. V., Odgovornost luke nautičkog turizma iz ugovora o vezu i osiguranje, *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, god. 52 (2013.), br. 167, str. 5, dostupno na https://hrcak.srce.hr/file/172522 (pristup 10. listopada 2023.).

[15] *Narodne novine*, br. 130/2017, 25/2019, 98/2019, 42/2020, 70/2021, čl. 85.

[16] Čl. 7. st. 2. Pravilnika.

[17] *Narodne novine*, br. 52/2003, dokument br. 678.

dijelu rekreacijskih, kulturnih i sportskih djelatnosti, djelatnost marina nalazi se pod klasifikacijskim brojem 92.62.1. Na temelju Odluke o Nacionalnoj klasifikaciji djelatnosti 2025. – NKD 2025.[18] koja stupa na snagu 1. siječnja 2025. godine, u dijelu zabavnih i rekreacijskih djelatnosti (uz djelatnosti zabavnih i tematskih parkova, zabavnih i rekreacijskih djelatnosti te ostale zabavne i rekreacijske djelatnosti), djelatnost marina spadat će u skupinu pod klasifikacijskim brojem 93.2.

Marine pružaju i druge nautičke usluge korisnicima koje su najčešće određene cjenikom. Cjenik usluga sadržava popis svih nautičkih usluga i njihove cijene. Obično je dostupan u svakoj marini, odnosno na recepciji marine te je javno objavljen i dostupan na njezinim mrežnim stranicama.[19] Nadalje, cjenikom usluga nudi se sljedeće: vez (ovisno o vrsti, može biti dnevni, mjesečni, godišnji, na kopnu ili u moru), potrošnja struje, vode, odvoz otpada, korištenje sanitarija i tuševa, nadgledanje plovila, korištenje parkirnog mjesta, usluga dizalice *(travel lifta)*, najma brodskih ležaljki ili podmetača itd., ostale djelatnosti poput ugostiteljske djelatnosti, trgovine, charter djelatnosti i dr. koje u marini obavljaju druge pravne i fizičke osobe na temelju sklopljenih ugovora o poslovnoj suradnji.

U kontekstu odgovornosti, fokus promatranja je na osnovnoj djelatnosti, odnosno na odgovornosti iz djelatnosti. Izvori odgovornosti marine su ugovorna odgovornost (prema korisnicima usluga) i izvanugovorna odgovornost (prema trećim osobama).

Odredbama Pomorskog zakonika (u nastavku: PZ) uređena je odgovornost marine kao pružatelja usluge veza,[20] o čemu će se više govoriti u nastavku rada.

2.2. Ugovorna odgovornost

Ugovorna odgovornost odnosi se na odgovornost prema korisnicima usluga koje se pružaju u marini. Prije svega, riječ je o odgovornosti za štetu na plovilima koja se nalaze na vezu na području marine na temelju ugovora o korištenju veza i njegovih sastavnih dijelova, općih uvjeta o korištenju veza u marini (u nastavku: opći uvjeti) i Pravilnika o redu u luci nautičkog turizma (u nastavku: Pravilnik o redu u luci). Budući da odgovornost proizlazi iz osnovne djelatnosti marine, za pružanje usluge korištenja veza moraju postojati ugovorne obveze i njihove povrede (neispunjenje, manjkavo ispunjenje ili propusti u ispunjenju ugovorne obveze marine).

[18] *Narodne novine*, br. 47/2024, dokument br. 800.

[19] Adriatic Croatia International Club, za djelatnost marina d.d., https://aci-marinas.com/hr/ (pristup 11. listopada 2023.).

[20] *Narodne novine*, br. 181/2004, 76/2007, 146/2008, 61/2011, 56/2013, 26/2015, 17/2019.

Ugovorna odgovornost marine za štete na plovilima koja se nalaze na vezu u marini treba se promatrati kroz ugovor o korištenju veza i opće uvjete. Riječ je o odgovornosti za štetu prouzročenu korisnicima usluga kao oštećenim osobama, nastalu zbog neispunjenja, manjkava ispunjenja ili propusta u ispunjenju ugovorne obveze marine kao osiguranika. Ugovorom se uređuju prava i obveze ugovaratelja, marine i korisnika veza, a općim uvjetima, koji čine njegov sastavni dio, dopunjuju se posebne odredbe utvrđene među njima. Ugovor o korištenju veza prvi je put uređen novelom PZ-a iz veljače 2019. godine kao ugovor o nautičkom vezu. Prema spomenutoj noveli, ugovorom o korištenju veza »obvezuje se pružatelj usluge veza u moru ili na kopnu ustupiti vez korisniku veza na uporabu za smještaj određene jahte ili brodice i osoba koje na njoj borave, a korisnik veza se obvezuje za to platiti naknadu za vez«.[21] U vezi s ustupanjem i održavanjem veza, PZ-om je propisano 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«.[22] Nadovezujući se na spomenuto o postupanju marine s pažnjom dobrog stručnjaka, valja istaknuti da se u ispunjavanju obveza dobrog stručnjaka zahtijeva postupanje s povećanom pažnjom, prema pravilima struke i običajima. Prema čl. 673.l PZ-a, marina je u ispunjavanju svoje obveze dužna postupati s povećanom pažnjom u obavljanju svoje djelatnosti.

S obzirom na uporabu veza prema ugovoru i namjeni, »korisnik veza dužan je vez rabiti u skladu s ugovorom i njegovom namjenom kao dobar gospodarstvenik, odnosno dobar domaćin« te »odgovara za štetu koja može nastati zbog protuugovorne uporabe i uporabe kojoj vez nije namijenjen, neovisno o tome je li vez rabio on ili neka osoba po njegovu nalogu ili koja druga osoba kojoj je on prepustio jahtu ili brodicu na uporabu ili korištenje«.[23] Što se tiče održavanja plovila i opreme, »korisnik veza dužan je održavati plovilo i opremu u dobrom i ispravnom stanju sposobnosti za plovidbu sukladno važećim propisima te je dužan isto opremiti kvalitetnim i odgovarajućim konopima za privez i bokobranima i održavati ih za sve vrijeme trajanja ugovora o vezu. Ako korisnik veza zanemaruje održavanje plovila, pružatelj usluge veza može raskinuti ugovor, a ima pravo i na naknadu štete«.[24]

[21] *Narodne novine*, br. 17/2019, čl. 673.j st. 1.

[22] Čl. 673.l PZ-a.

[23] Čl. 673.o PZ-a.

[24] Čl. 673.p PZ-a.

2.3. Opći uvjeti korištenja veza

Općim uvjetima korištenja veza unaprijed se reguliraju pravni odnosi između marine i korisnika usluga, uključujući njihova prava i obveze. Ti su uvjeti najčešće javno objavljeni na mrežnim stranicama i na recepciji marine te su dostupni svima. Također se pri sklapanju ugovora dostavljaju korisniku uz ugovor te su, kako je već prethodno istaknuto, njegov sastavni dio.[25] Marina je kao tijelo koje upravlja lukom dužna održavati red u luci. Pravilnik o redu u luci donosi se radi ustanovljavanja i provođenja obvezujućih pravila ponašanja i djelovanja svih sudionika u funkcioniranju luke.[26] Prema odredbama ZPDML-a, red u luci definiran je kao »skup pravila kojima se uređuju uvjeti i način upotrebe i korištenja luke, kao što su: način odvijanja lučkog prometa te uvjeti uplovljavanja, pristajanja, vezivanja, premještaja, sidrenja i isplovljavanja plovnih objekta i hidroaviona, mjere sigurnosti i zaštite okoliša, namjena pojedinih dijelova luke te mjesto, opseg i način obavljanja lučkih djelatnosti, kao i način kontrole nad obavljanjem tih radnji, a koji nisu uređeni drugim propisima koji se odnose na sigurnost plovidbe i zaštitu okoliša.«[27] Odredbama Pravilnika o redu u luci predviđeno je da se one odnose na osoblje i sve korisnike usluga marine, kao i na sve ostale osobe koje se nalaze unutar teritorija ili akvatorija marine. Također, ako korisnik usluga u marini prekrši odredbe Pravilnika o redu u luci, tijelo koje upravlja marinom može toj osobi i njezinu plovilu otkazati gostoprimstvo.[28]

U kontekstu odgovornosti važno je istaknuti neke primjere odredbi općih uvjeta kojima se propisuju obveze za korisnike veza:

- svu pokretnu imovinu plovila navedenu u inventarnoj listi potrebno je čuvati zaključanu u zatvorenom prostoru plovila te prijaviti svaku izmjenu u inventarnoj listi;

- pridržavati se općih uvjeta i Pravilnika o lučkom redu u luci nautičkog turizma – marini, a u slučaju nepridržavanja marina ima pravo raskinuti ugovor;

- prijaviti svoj dolazak/uplovljavanje i svaki odlazak/isplovljavanje recepciji marine ili kontaktirati dežurnog mornara u slučaju da ne radi recepcija;

- upozoriti na opremu na podvodnom dijelu plovila i dati točne podatke o njezinu položaju, posebice kod dizanja plovila;

- koristiti vez isključivo za privez plovila koje je navedeno u ugovoru te za koje je usluga plaćena;

---

25 Adriatic Croatia International Club…, *op. cit.* u bilj. 19.

26 Vidi Pravilnik o lučkom redu u luci nautičkog turizma u ACI marinama.

27 Čl. 163. st. 2. ZPDML-a.

28 Adriatic Croatia International Club…, *op. cit.* u bilj. 19.

- prije svakog napuštanja plovila isključiti i odspojiti sve električne kablove i vodovodne priključke jer za sve nastale štete prouzročene instalacijom plovila odgovara isključivo korisnik;

- pobrinuti se da je plovilo privezano u skladu s uputama marine, na sigurnom odstojanju od gata i s postavljenim bokobranima na bokovima i krmi plovila;

- osigurati i održavati krmene – stražnje konope za privez plovila na gat;

- nadoknaditi štetu na drugim plovilima, vozilima i opremi trećih osoba koju prouzroči plovilo, odnosno korisnik i/ili posada ili druge osobe na plovilu, ili koja je nastala kao posljedica lošeg održavanja plovila ili opreme na plovilu itd.

Dakle, marina je dužna »korisniku veza ustupiti mjesto za siguran vez te pažnjom dobrog stručnjaka održavati vez tako da bude ispravan i siguran«,[29] dok je u vezi s odgovornostima za materijalne nedostatke propisano da »ako je vez ustupljen u stanju neprikladnom za sigurnu uporabu ili ako za vrijeme trajanja ugovora o vezu dospije u takvo stanje, a pružatelj usluge veza ne otkloni nedostatke ili ne premjesti jahtu ili brodicu na odgovarajući vez, korisnik veza može raskinuti ugovor te ima pravo na naknadu štete«.[30]

Nadalje, općim uvjetima, marina se obvezuje kako će:

- »nadzirati stanje Plovila i priveza te o uočenim nedostacima obavijestiti Korisnika;

- pribaviti, održavati i po potrebi mijenjati dvije pramčane privezaljke (*mooring*) i vezice (spoj privezaljke i obale-tirele);

- omogućiti Plovilu opskrbu električnom energijom prema mogućnostima mreže te ispravnost utičnice na energetskom ormariću;

- nadzirati i održavati energetske ormariće;

- omogućiti Plovilu opskrbu vodom te se pobrinuti za ispravnost slavine na energetskom ormariću;

- u slučaju vidljivog prodora mora i/ili požara intervenirati i poduzeti radnje u cilju spašavanja Plovila i imovine… o trošku Korisnika;

- u slučaju da dođe do štete nastale uslijed rada…, nadoknaditi trošak u skladu s važećom policom, a u vrijednosti priznatoj od strane osiguravajućeg društva;

- kod šteta na Plovilu uzrokovanih od strane drugih Plovila i/ili trećih osoba izvijestiti nadležna tijela (Lučku kapetaniju i Pomorsku policiju).«[31]

[29] Čl. 673.l PZ-a.

[30] Čl. 673.m st. 1. PZ-a.

[31] Adriatic Croatia International Club…, *op. cit.* u bilj. 19.

Isključenja odgovornosti marine uobičajeno postoje u sljedećim slučajevima:

- »više sile, kako je taj izraz definiran Zakonom o obveznim odnosima;

- uslijed rata, ratu sličnih događaja, obustave rada, građanskih nemira i njima sličnih događaja;

- zlonamjernog, nemarnog ili nestručnog postupka Korisnika i/ili posade i/ili drugih osoba na Plovilu;

- neodržavanja, zapuštenosti, istrošenosti, dotrajalosti Plovila i/ili opreme;

- skrivenih mana Plovila;

- krivnje trećih osoba ili krivnje drugog Plovila;

- glodavaca na Plovilu;

- štete na opremi ili nestanka opreme koja nije navedena na Inventarnoj listi ili je navedena na Inventarnoj listi, ali nije bila u zatvorenom prostoru pod ključem ili je nestala bez obijanja;

- nestanka bokobrana, tendi, sidra, konopa, propelera, pomoćnih plovila (gumenjaka i sl.), pomoćnih vanbrodskih motora i druge opreme koju Korisnik učini dostupnom trećim osobama tako da one bez obijanja, provaljivanja ili drugog oblika nasilnog ulaska u zatvorene dijelove Plovila mogu doći do njih;

- štete proizašle zbog nestručno izvedene ili dotrajale elektro, plinske ili vodovodne instalacije na Plovilu, odnosno od priključka na gatu do Plovila;

- štete proizašle uslijed kršenja odredbi Ugovora i/ili Općih uvjeta i/ili ‹Pravilnika o lučkom redu u luci nautičkog turizma…;

- zamrzavanja;

- neistinite, netočne ili nepotpune informacije koju je dao Korisnik« i dr.[32]

U vezi sa zakonskom odredbom oslobođenja odgovornosti marina, prema PZ-u propisano je da se pružatelj usluge veza »oslobađa odgovornosti 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 i ako dokaže da je šteta u cijelosti prouzročena radnjom ili propustom treće osobe učinjenim u namjeri da se prouzroči šteta«.[33] Kad je riječ o odgovornosti za materijalne nedostatke veza marine, PZ-om je propisano da se ona odgovornost »koja je posljedica namjere ili krajnje nepažnje pružatelja usluge veza ne može ugovorom isključiti ili ograničiti kao i da je odredba ugovora o ograničenju ili isključenju odgovornosti za materijalne nedostatke veza ništetna ako je nedostatak

[32] *Ibid.*

[33] Čl. 673.lj PZ-a.

bio poznat pružatelju usluge veza, a on o njemu nije obavijestio korisnika veza, a i onda kad je pružatelj usluge veza nametnuo tu odredbu koristeći se svojim monopolskim položajem te ako se radi o potrošačkom ugovoru«.[34]

Marina će snositi odgovornost za štete koje nastanu zbog radnji ili propusta njezinih radnika. Primjerice, odgovarat će za štetu na plovilu koje se nalazi na vezu u marini počinjenu pri dizanju plovila na kopno rukujući *travel liftom*, za štetu zbog neispravna rada energetskog ormarića, neodržavanja pramčanih privezaljki i sl.

2.4. Izvanugovorna odgovornost

Izvanugovorna odgovornost marine za štete odnosi se na odgovornost prema trećim osobama, uključujući štete na njihovoj imovini (oštećenja, uništenja), štete zbog smrti, ozljede tijela ili narušenja zdravlja te onečišćenje okoliša (morskog, obalnog područja, zagađenja tla, vode i dr.). Ekološkim štetama i štetama nastalim zbog onečišćenja okoliša mogu se smatrati slučajno ili hotimično prosipanje ili izlijevanje naftnih derivata ili drugih štetnih i toksičnih tvari na betonirane površine kopnenog dijela marine, u objekte za odvodnju otpadnih voda ili u akvatorij marine, prometni incidenti ili nepravilna manipulacija prijevoznim sredstvima, napuknuće, lom ili neispravnost elemenata (primjerice, konstrukcijskih dijelova objekata za odvodnju otpadnih voda i dr.).

Za nastanak izvanugovorne odgovornosti nije mjerodavno suglasno očitovanje volja njihovih sudionika koje nastaju na temelju određenih činjenica (radnji, stanja i svojstava) uz koje pravo veže postanak obveznog odnosa. Izvanugovorna odgovornost za štetu odnosi se na štetu koja je nastala građanskim deliktom, pri čemu subjekti odnosa odgovornosti za štetu nisu ni na koji način vezani ugovornim odnosom. Svrha je izvanugovornog odnosa odgovornosti za štetu zaštita imovine i pravne osobnosti trećih.[35] Trećim se osobama, u smislu oštećenika, smatraju osobe koje nisu subjekti ugovora o osiguranju.

Odgovornost pravne osobe kao poslodavca definirana je odredbama ZOO-a koji u čl. 1061. st. 1. propisuje sljedeće: »Za štetu koju zaposlenik u radu ili u svezi s radom prouzroči trećoj osobi odgovara poslodavac kod kojega je radnik radio u trenutku prouzročenja štete, osim ako dokaže da su postojali razlozi koji isključuju odgovornost zaposlenika«. Primjenom navedene odredbe, marina će

[34] Čl. 673.m st. 2. i 3. PZ-a.

[35] Citirano prema Ćorić, D., Izvanugovorna odgovornost luke nautičkog turizma u okviru hrvatskog zakonodavstva, Barbić, J.; Padovan, A. V.; Skorupan Wolff, V. (ur.), *Novi pravni režim za marine*, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 2019., str. 198.

odgovarati za štetu trećim osobama koje prouzroče njezini radnici u radu ili u vezi s radom.[36] Primjerice, marina će odgovarati za štetu koju radnik počini upravljajući viličarem ili drugim radnim strojem na području marine na automobilu ili drugoj imovini treće osobe.

3. OSIGURANJE ODGOVORNOSTI MARINE

3.1. Općenito

U prethodnom je dijelu navedeno da je osnovna djelatnost marine pružanje usluge korištenja veza i smještaja plovila namijenjenih za sport i razonodu. Stoga je, s aspekta odgovornosti, predmet osiguranja odgovornost iz djelatnosti marine. Odgovornost iz djelatnosti marine podrazumijeva odgovornost prema korisnicima usluga i odgovornost prema trećim osobama.[37] Poslovanjem marina može se oštetiti imovina, ali i ugroziti zdravlje korisnika usluga i trećih osoba, što povlači za sobom odgovornost marine za nastalu štetu. Kako bi zaštitila svoje poslovanje, marina ugovara police osiguranja kojima odabranom osiguratelju povjerava osiguranje odgovornosti nositelja prava raspolaganja lukom za turistička i sportska plovila (marina), kao i građanskopravnu izvanugovornu odgovornost.

Promatrajući sustav Adriatic Croatia International Club, za djelatnost marina d.d. (ACI d.d.), najvećeg lanca marina na Mediteranu, koji trenutačno broji dvadeset i dvije marine raspoređene u pet regija (Istra, Kvarner, šibenska, splitska i dubrovačka regija), kao začetnika nautičkog turizma u Republici Hrvatskoj i regionalnog lidera u tom sektoru, ovo društvo raspolaže kapacitetom od približno šest tisuća vezova (u moru i na kopnu, odnosno suhom vezu).[38] S obzirom na velik broj vezova i plovila, osobito tijekom sezonskih mjeseci, kao i na brojnost korisnika usluga veza i ostalih gostiju u marinama, sklapanje police osiguranja je nužno.[39] Ovo je posebice važno s aspekta zaštite poslovanja od plaćanja nepredviđenih izdataka na temelju postavljenih zahtjeva za naknadu štete i obveze postupanja marine s pažnjom dobrog stručnjaka. Također se ističe i vrijednost imovine korisnika/gostiju, osobito vrijednost plovila koja se nalaze na

[36] *Ibid*., str. 207.

[37] Opširnije vidi Padovan, A. V., Odgovornost luke nautičkog turizma…, *op. cit*., str. 26.

[38] Adriatic Croatia International Club…, *op. cit.* u bilj. 19.

[39] Pijaca, M., Usporedba hrvatskog i engleskog prava i poslovne prakse osiguranja odgovornosti marine, Barbić, J.; Padovan, A. V.; Skorupan Wolff, V. (ur.), *Novi pravni režim za marine*, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 2019., str. 218.

vezu. U tom je smislu važno istaknuti kako je u sklopu 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)«[40] provedeno istraživanje koje je pokazalo da »uzme li se u obzir da prosječna vrijednost brodice ili jahte na vezu u marini iznosi 165.000 EUR, a da dio njih doseže i višemilijunske vrijednosti, onda je jasno da slučajevi oštećenja ili uništenja jahte ili brodice na vezu mogu dovesti do relativno velike imovinske štete i sporova velike vrijednosti«.[41]

Imajući u vidu sve prethodno navedeno, jasno je da obavljanje djelatnosti marina nosi sa sobom znatan poslovni rizik od kojega se valja zaštiti.

3.2. Ugovaranje osiguranja

Ugovaranje osiguranja za djelatnost marina nije zakonska obveza, nego dobrovoljan čin koji predstavlja zaštitu od odgovornosti za štetu koju mogu prouzročiti marine pri obavljanju svoje djelatnosti. ZOO normira institut ugovora o osiguranju na sljedeći način: »Ugovorom o osiguranju osiguratelj se obvezuje ugovaratelju osiguranja isplatiti osiguraniku ili korisniku osiguranja osigurninu ako nastane osigurani slučaj, a ugovaratelj se osiguranja obvezuje osiguratelju platiti premiju osiguranja.«[42] Dakle, riječ je o dvostranom pravnom poslu kojim nastaje obveznopravni odnos, u konkretnom slučaju, između marine i osiguravajućeg društva.

Ugovor sadržava odredbe o predmetu osiguranja, obvezi zaključenja polica osiguranja za vrste osiguranja obuhvaćene ugovorom, premiji osiguranja, uvjetima i trajanju osiguranja, prestanku i raskidu. O sklopljenom ugovoru o osiguranju osiguratelj je obvezan bez odgađanja ugovaratelju osiguranja predati uredno sastavljenu policu osiguranje ili neku drugu ispravu o osiguranju (list pokrića i sl.).[43] Dakle, polica osiguranja predstavlja pisanu ispravu o sklopljenom ugovoru o osiguranju. Odredbama ZOO-a predviđa se da u polici moraju biti navedeni sljedeći podaci: »…ugovorne strane, osigurana osoba, odnosno osigurana stvar ili drugi predmet osiguranja, rizik obuhvaćen osiguranje, trajanje

[40] Detaljnije o tome vidi na www.delicromar.hazu.hr (pristup 30. travnja 2024.).

[41] Skorupan Wolff, V.; Padovan, A. V., Ugovor o vezu *de lege ferenda*, Barbić, J. (ur.), *Pravni okvir za luke nautičkog turizma*, Nakladnički niz *Modernizacija prava*, knjiga br. 42, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 2018., str. 43.

[42] Čl. 921. ZOO-a.

[43] Čl. 925. st. 2. ZOO-a.

osiguranja i vrijeme pokrića, iznos osiguranja ili da je osiguranje neograničeno, premija ili doprinos (ulog) i nadnevak izdavanja police.«[44] Policu potpisuju obje ugovorne strane.

Predmet osiguranja je osiguranje odgovornosti nositelja prava raspolaganja lukom za turistička i sportska plovila (marina) (u nastavku: odgovornost marine) i građanskopravna izvanugovorna odgovornost osiguranika za štetu zbog smrti, ozljede tijela ili narušenja zdravlja te oštećenja ili uništenja stvari trećih osoba zbog onečišćenja okoliša (u nastavku: izvanugovorna odgovornost). U slučaju ostvarenja osiguranog slučaja, šteta se prijavljuje prema pokriću koje se odnosi na navedeni rizik. Podsjetimo, osigurani slučaj je događaj prouzročen osiguranim rizikom, a »rizik koji je obuhvaćen osiguranjem (osigurani rizik) mora biti budući, neizvjestan i nezavisan od isključive volje ugovaratelja osiguranja ili osiguranika«.[45] Dakle, ostvarenjem osiguranog rizika (primjerice, požar) nastaje osigurani slučaj. Osiguratelj se u suštini obvezuje naknaditi štetu osiguraniku u sklopu ugovorene svote osiguranja navedene u polici, odnosno iznose koje je on obvezan platiti trećim osobama za štete prouzročene pojedinim događajem. Međutim, osiguratelj odgovara za štetu nastalu osiguranim slučajem samo ako oštećena osoba u pisanom obliku zahtijeva naknadu štete. Da bi osiguratelj bio u obvezi naknaditi štetu, prvenstveno se mora obradom odštetnog zahtjeva utvrditi odgovornost marine za štetu. Kako bi se navedeno utvrdilo, osiguratelj ima pravo utvrditi uzrok i opseg te visinu štete, kao i nadzirati proces saniranja štete.

3.3. Osiguranje odgovornosti

Odgovornošću marine osigurava se odgovornost marine kao osiguranika za štete koje nastanu zbog radnji ili propusta njezinih radnika (primjerice, na plovilu dok se nalazi pod nadzorom marine; na demontiranim dijelovima plovila na području marine, isključujući krađu ili nestanak tog dijela; od provalne krađe stvari na plovilu i njegovim pripadajućim dijelovima dok se nalazi na području marine; štete nastale na komunikacijskoj opremi, električnim i elektroničkim uređajima na plovilu ako do štete dođe zbog djelovanja električne energije zbog neadekvatne zaštite na energetskim ormarićima ili sl.; troškove uklanjanja podrtine ako je događaj nastao krivicom marine, odnosno njezinih radnika itd.). Ovisno o opsegu ugovorenih usluga, procjenjuje se postoji li propust marine ili njezinih radnika koji je doveo do štetnog događaja.

[44] Čl. 926. st. 1. ZOO-a.

[45] Čl. 922. st. 1. i 2. ZOO-a.

Ovom se vrstom osiguranja osigurava odgovornost nositelja prava raspolaganja lukom za turistička i sportska plovila u smislu zaštite od nepredviđenih troškova prouzročenih na prethodno opisani način.

Pokrićem osiguranja kod izvanugovorne odgovornosti obuhvaćena je građanskopravna izvanugovorna odgovornost marine za štetu zbog smrti, ozljede tijela ili narušenja zdravlja te oštećenja ili uništenja stvari treće osobe, odgovornost za štetu koja je nastala iz djelatnosti marine, vlasništva, posjedovanja ili određenog svojstva stvari te odgovornost za onečišćenje okoliša. Ovim je osiguranjem pokrivena i odgovornost marine za štetu koja je nastala iz vlasništva, posjedovanja ili određenih svojstva stvari koje se isključivo koriste za potrebe osigurane djelatnosti ako je tako naznačeno u polici osiguranja. Nadalje, može biti pokrivena i odgovornost marine prema vlastitim radnicima za štetu zbog smrti, ozljede tijela ili narušenja zdravlja te oštećenja ili uništenja stvari ako je to posebno ugovoreno između strana ili naznačeno u polici osiguranja.

Osiguranje ove vrste odgovornosti iz djelatnosti služi marini kao zaštita od nepredviđenih troškova prouzročenih zbog smrti, ozljede tijela ili narušenja zdravlja te oštećenja ili uništenja stvari treće osobe.

4. POSTIZANJE SIGURNOSTI U MARINAMA

Sažimajući prethodno navedene dijelove ovog rada, posebice imajući na umu brojnost gostiju u marini, broj plovila na vezu, njihovu vrijednost i drugu imovinu koja se nalaze na koncesijskom području marine te mogućnost nastanka štetnog događaja čiji uzrok može biti različite prirode, potrebno je internim aktima i alatima predvidjeti načine postupanja radnika marine. Internim aktom (pravilnikom, procedurom ili hodogramom) potrebno je regulirati i detaljnije razraditi načine postupanja u slučaju nastanka štetnog događaja u marini. Interni akt može se donijeti radi upoznavanja sustava o načinu postupanja u slučaju štetnog događaja, preveniranja štetnih događaja, postupanja pri prijavi štetnog događaja te praćenja šteta nastalih u marinama. Akt bi, u suštini, trebao predstavljati upute o postupanju ovisno o vrsti štete i okolnostima slučaja. Stoga je potrebno učiniti ga dostupnim svim radnicima te ih detaljno upoznati s njegovim odredbama kako bi se poduzele sve moguće radnje za smanjenje štete i njezinih posljedica. Donošenjem takvog akta i poznavanje njegovih odredbi može se olakšati i ubrzati postupanje u slučaju nastanka štetnog događaja radi postizanja što kvalitetnijeg i bržeg ostvarenja prava iz ugovora o osiguranju.[46]

[46] Vidi Procedure postupanja prilikom prijave i praćenja šteta nastalih u ACI marinama.

Nadalje, od iznimne je važnosti voditi evidenciju plovila u marini. Način vođenja evidencije može se također predvidjeti internim aktom. Evidencijom plovila svakodnevno se (i u nekoliko navrata) vrši pregled brojčanog stanja plovila, onih u moru i onih na suhom vezu. Također se vodi računa o svakom pojedinom uplovu i isplovu plovila. Evidencije se vode putem mobilne aplikacije (ili drugog softverskog rješenja), a sve se izmjene ažuriraju unutar odgovarajućeg programa te se automatski povezuju i generiraju izvještaje. Takve izvještaje pregledavaju ovlaštene osobe u marini koje vrše usporedbe i provjere stvarnog stanja s onim evidentiranim u programu recepcije marine. Ako se utvrde eventualna neslaganja ili kakve druge primjedbe, obavještavaju se nadređene osobe. Međutim, ako se posumnja u protupravno isplovljenje, odnosno isplovljenje protivno općim uvjetima, potrebno je bez odgode pozvati nadređenu osobu koja donosi odluku o daljnjem postupanju. Od iznimne je važnosti uredno i temeljito voditi evidencije te paziti na svaku promjenu stanja plovila u marini, a o svakom neslaganju ili sumnji pravodobno reagirati, dakle, bez odgode. Evidenciju obično vode mornari.[47]

U kontekstu nadzora plovila na vezu, odnosno nadzora koji obavljaju mornari na gatu, prema PZ-u definiran je na sljedeći način: »Ako je nadzor jahte ili brodice na vezu izričito ugovoren, pružatelj usluge veza dužan je uobičajenim vanjskim pregledom provjeravati stanje jahte ili brodice i njezine opreme, a ako je to izričito ugovoreno, nadzor jahte ili brodice može uključivati i provjeravanje stanja unutrašnjosti jahte ili brodice. Opisana obveza nadzora postoji uz uvjet da se plovilo nalazi na vezu u marini i da na njemu ne borave korisnik veza ili osobe koje je on ovlastio, a prestaje u trenutku kada su korisnik veza ili osoba koju je on ovlastio stupili na plovilo, osim ako nije drugačije ugovoreno.«[48] Nadzor uobičajenim vanjskim pregledom znači provjeravati stanje plovila na vezu i njegove opreme obilaskom gatova i privezanih obala vizualnim putem, bez provjeravanja stanja unutrašnjosti plovila. U suštini, nadzor se smatra osnovnom uslugom i obuhvaća samo pružanje usluge uobičajenog vanjskog pregleda plovila (primjerice, kontrola vodene linije, priveza i sl.). Opisan vizualni nadzor uključuje obvezu obavještavanja korisnika veza o uočenim nedostacima, posebice ako se plovilo ili oprema nalaze u stanju koje prijeti sigurnosti tog ili drugih plovila te može uzrokovati nastanak štete. Nadzor u smislu provjeravanja stanja unutrašnjosti plovila tretira se kao dodatna usluga ako je izričito ugovorena. Ostale dodatne usluge mogu biti izbacivanje oborinskih voda iz plovila, provjeravanje unutrašnjosti plovila, kontrola kaljuže, pokrivanje ceradom, punjenje baterije

[47] Vidi Pravilnik o vođenju dnevne evidencije plovila u ACI marinama.

[48] Čl. 673.n PZ-a.

itd.[49] Neovisno o prethodno navedenom, druga kategorija radnji definirana PZ-om obuhvaća hitna i nepredviđena činjenja koja se odnose na jahtu ili brodicu.[50]

Od svih radnika u marini, najvažniji čimbenici postizanja sigurnosti s preventivnom funkcijom su, dakako, mornari, a zatim i vođe posade[51] – od prve radnje pri uplovljavanju i prihvatu plovila na vez, odabira veza za konkretno plovilo, pružanja asistencije pri privezivanju, pa sve do vođenja evidencija plovila, obilaska marina i dr. Mornari kontroliraju vezove i opremu veza, plovila na vezu, obavljaju poslove portirske službe, prihvaćaju plovila na vez i vrše privez, vode prethodno spomenutu evidenciju plovila itd. Organizaciju i koordinaciju rada mornara obavljaju vođe posada. Odredbama Pravilnika u dijelu pod nazivom »Uvjeti za kategorije marine« (prilog I.), pod točkom 1.2. »Usluge« predviđaju se usluge portirske službe i mornarsko čuvarske službe dvadeset četiri sata dnevno.[52]

Radi dodatnog održavanja sigurnosti marina, marine mogu angažirati radnike zaštitarskih tvrtki koje pružaju usluge tjelesne zaštite na lokaciji marine. Time se nastoje prevenirati rizici i ugroze te riješiti sigurnosno-zaštitna pitanja u marinama.

Videonadzorom se, također, može pratiti stanje u marini. Njime se nadzire prostor marine dvadeset četiri sata dnevno, svih sedam dana u tjednu. Sadržaj snimke iz sustava videonadzora predstavlja osobni podatak, kako je definiran propisima o zaštiti osobnih podataka. Sustav videonadzora mora se primjenjivati prema odredbama Uredbe (EU) 2016/679 Europskog parlamenta i Vijeća od 27. travnja 2016. o zaštiti pojedinaca u vezi s obradom osobnih podataka i o slobodnom kretanju takvih podataka te o stavljanju izvan snage Direktive 95/46/EZ (u

[49] Detaljnije o nadzoru plovila na vezu vidi Skorupan Wolff, V.; Padovan, A. V., Standardizirani modeli ugovora o vezu za hrvatske marine kao korak naprijed, Barbić, J.; Padovan, A. V.; Skorupan Wolff, V. (ur.), *Novi pravni režim za marine*, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 2019., str. 144.

[50] Prema čl. 673.nj PZ-a:
»(1) Hitna nepredviđena činjenja pružatelj usluge veza može izvesti i bez prethodne suglasnosti korisnika veza.
(2) Hitna nepredviđena činjenja su činjenja koja je nužno izvesti radi sprječavanja nastanka štete i zaštite jahte ili brodice od oštećenja ili uništenja, održavanja njezine stabilnosti i plovnosti, sprječavanja opasnosti za život i zdravlje ljudi, okoliš, druge jahte i brodice, opremu i infrastrukturu luke, a ona uključuju i činjenja po naredbi mjerodavnog tijela javne vlasti.«

[51] Opširnije na temu sustava zaštite marina vidi Pavliček, J., Razvoj sigurnosnih standarda u marinama, Barbić, J.; Padovan, A. V.; Skorupan Wolff, V. (ur.), *Novi pravni režim za marine*, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 2019., str. 287.

[52] Prilog I. Pravilnika.

nastavku: Opća uredba o zaštiti podataka) te odredbama Zakona o provedbi Opće uredbe o zaštiti podataka (u nastavku: Zakon) kojim se osigurava provedba Opće uredbe o zaštiti podataka.[53] Marina je dužna označiti da je njezina površina ili određeni dio pod videonadzorom. Takva obavijest mora biti istaknuta na vidljivom mjestu, a svakako pri ulasku u nadzirani prostor, te mora sadržavati sve relevantne podatke, odnosno informacije predviđene prethodno navedenom Općom uredbom o zaštiti podataka. Videonadzor ima preventivnu funkciju u postizanju i očuvanju sigurnosti u marinama.[54]

5. POSTUPAK U SLUČAJU ŠTETNOG DOGAĐAJA U MARINI

Sve prethodno navedeno od bitne je važnosti jer dovodi do veće sigurnosti u marinama i predstavlja njezin temelj.

Prema zakonskim odredbama i pravilima osiguratelja, marina je dužna postupati s povećanom pažnjom prema pravilima struke i običajima, u skladu s općim uvjetima o korištenju veza u marinama, ugovorima o korištenju veza te vlastitim internim aktima kojima se reguliraju obveze marine poput, primjerice, Pravilnika o redu u luci, Pravilnika o vođenju dnevne evidencije plovila, Pravilnika o zaštiti od požara itd. Stoga je od iznimne važnosti poslovati i postupati u skladu sa svim obvezujućim aktima te osigurati da se poslovanje u marini na svim razinama odvija prema pravilima. Svi su radnici u marini dužni postupati u skladu s internim aktima poslodavca (marine), savjesno i pravodobno, te poduzimati sve što je u njihovoj moći da se prevenira šteta.

U slučaju nastanka štetnog događaja, prioritet je poduzeti sve radnje kako bi se ograničile štetne posljedice događaja i spriječio nastanak veće štete. Odgovorna osoba u marini dužna je bez odgode obavijestiti nadležnu policijsku upravu/postaju u svim slučajevima predviđenim propisima, a osobito kada je šteta prouzročena požarom, eksplozijom, krađom, provalnom krađom, razbojstvom, zlonamjernim oštećenjem, prometnom nezgodom i dr. Također, dužna je obavijestiti nadležnu lučku kapetaniju u slučaju pomorske nezgode u marini, primjerice, u slučaju sudara plovila u akvatoriju marine. Ako se radi o šteti na plovilu na vezu u vrijeme kada se korisnik veza ne nalazi na plovilu, marina je dužna obavijestiti korisnika o svakom oštećenju i sl. O događaju se sastavlja zapisnik koji sadržava sve okolnosti povezane s nastankom štetnog događaja te se dostavlja osiguratelju (u roku od tri dana od dana nastanka štetnog događaja). Ako okolnosti

[53] *Narodne novine*, br. 42/2018.

[54] Vidi Pravilnik o korištenju sustava video nadzora u ACI marinama.

dozvoljavaju, u zapisnik se navode uzrok štete (ako je poznat), opis oštećenja i popis oštećene imovine zajedno s datumom, mjestom i vremenom nastanka štete. Međutim, ovisno o okolnostima slučaja, potrebno je poduzeti sve mjere kako bi se pravodobno i pravilno osigurali dokazi vezani za nastanak i posljedice štetnog događaja i štete. Uz zapisnik mora biti priložena dokumentacija kojom se dokazuje nastanak štete, kao što su: fotografije oštećenja (uz naznaku datuma); dokumenta kojim se dokazuje da se plovilo nalazilo na vezu u vrijeme nastanka štetnog događaja na vezu u marini (preslik ugovora o vezu ili račun za uslugu veza); zatim ovisno o tome što je ugovoreno između osiguranika i osiguratelja (može biti polica osiguranja korisnika veza); isprave plovila (plovidbena dozvola, upisni list ili drugi dokument koji po sadržaju odgovara ovim dokumentima); potvrda Državnog hidrometeorološkog zavoda (u nastavku: DHMZ) za dan nastanka štete (ako je šteta nastala zbog vremenskih neprilika) itd. Marina prijavljuje štetu na obrascu osiguratelja (ovisno o vrsti osiguranja) kojem se prilaže spomenuti zapisnik te navedena prateća dokumentacija. Ako korisnik veza (oštećena osoba) zahtijeva naknadu štete iz osiguranja odgovornosti marine, dužan je podnijeti odštetni zahtjev. Šteta se, u suštini, smatra potencijalnim štetnim događajem sve dok oštećena osoba ne zatraži naknadu štetu.

Pri obradi odštetnog zahtjeva osiguratelj u postupku utvrđuje je li zahtjev pravno osnovan i to na temelju navoda (činjenica i dokaza) iznesenih u odštetnom zahtjevu, pratećih priloga te na osnovu činjenica utvrđenih u izvidu i procjeni štete (ako je provedena procjena). Ako se utvrdi da je zahtjev pravno osnovan, osiguratelj će zatražiti ponudu za sanaciju te će se očitovati o sadržaju i iznosu ponude. Nadalje, ako je ponuda prihvatljiva, osiguratelj će zatražiti račun za sanaciju i likvidirati štetu. U suprotnom, šteta se otklanja.

U slučaju štete zbog ozljeda ili smrti korisnika marina ili trećih osoba koje se zateknu na području marine, postupak prijave i potrebne dokumentacije sličan je prethodno opisanom. Međutim, ovdje se uzima u obzir činjenica da je nastao štetan događaj koji je rezultirao ozljedom ili smrću osobe. Ozljede mogu biti teške ili smrtne, odnosno lakše. Svaki se slučaj ocjenjuje zasebno uzimajući u obzir sve okolnosti i dinamiku nastanka ozljede. Oštećena osoba dužna je dostaviti osiguratelju kompletnu medicinsku dokumentaciju vezanu uz liječenje nakon nastalog nesretnog slučaja ili dokumentaciju koju dostavljaju korisnici osiguranja ili nasljednici u slučaju smrtnog slučaja. U slučaju teške ili smrtne ozljede bez odgode se uključuje zaštita na radu koja događaj prijavljuje inspektoratu rada kao nadležnom tijelu.[55]

[55] Vidi Procedure postupanja prilikom prijave i praćenja šteta nastalih u ACI marinama, *op. cit.*

Što se tiče isplate osigurnine, ZOO-om je propisano sljedeće:

»(1) Kad se dogodi osigurani slučaj, osiguratelj je dužan isplatiti osigurninu određenu ugovorom u ugovorenom roku koji ne može biti dulji od četrnaest dana, računajući otkad je osiguratelj dobio obavijest da se osigurani slučaj dogodio.

(2) Ali ako je za utvrđivanje postojanja osigurateljeve obveze ili njezina iznosa potrebno stanovito vrijeme, osiguratelj je dužan isplatiti osigurninu određenu ugovorom u roku od trideset dana od dana primitka odštetnog zahtjeva ili ga u istom roku obavijestiti da njegov zahtjev nije osnovan.

(3) Ako iznos osigurateljeve obveze ne bude utvrđen u rokovima određenim u stavku 1. i 2. ovoga članka, osiguratelj je dužan bez odgađanja isplatiti iznos nespornog dijela svoje obveze na ime predujma.«

U svakom slučaju, ako osiguratelj ne ispuni svoju obvezu u zakonskim rokovima, dužan je platiti zatezne kamate.[56]

Odluka o priznanju odgovornosti, odnosno nalog za isplatu štete ili odluka o otklonu dostavlja se oštećeniku. Iznos odbitne franšize, u slučaju priznavanja odgovornosti, isplaćuje marina u ugovorenom iznosu. Odštetni se zahtjev likvidira nakon što se završi liječenje, a odluka o priznavanju ili otklonu dostavlja se direktno oštećeniku.

6. PRIMJERI ŠTETNIH DOGAĐAJA U PRAKSI

U ovom će poglavlju biti prikazano nekoliko primjera šteta u praksi marine koji obuhvaćaju slučajeve kada je zahtjev pravno osnovan (priznanje odgovornosti) te predmet završava odlukom o priznanju ili nalogom za isplatu štete, kao i one odbijajuće kada predmet završava odlukom o otklonu.[57]

U prvom je slučaju zbog orkanskog udara bure došlo je do izrazito velike oseke (1,5 m) što je uzrokovalo zatezanje i puknuće *mooringa* te doticaja plovila o gat. Time je oštećen *gelcoat* i ukrasni natpis na krmi plovila s desne strane. Nakon događaja sastavljen je zapisnik, priložene su fotografije oštećenja, važeći ugovor o vezu, isprave plovila te potvrda DHMZ-a za dan nastanka štete. Oštećenik je podnio odštetni zahtjev te je sva dokumentacija dostavljena osiguratelju. Potom je u spis dostavljena ponuda i račun za sanaciju štete za radnje brušenja, nanošenja novog *gelcoata* i poliranja. Osiguratelj je nakon analize svih okolnosti nastalog štetnog događaja zaključio da je zahtjev osnovan te je dostavio nalog za

[56] Čl. 943. ZOO-a.

[57] Adriatic Croatia International Club…, *op. cit*. u bilj. 19.

isplatu štete, pri čemu je šteta u cijelosti obračunata u skladu s računom popravka, uz odbitak ugovorene franšize koju je potom oštećeniku isplatila marina.

U drugom je slučaju zbog jakog udara vjetra došlo do naslanjanja plovila lijevom krmenom stranom na gat čime je oštećen *gelcoat*. Kao i u prethodnom slučaju, sva je dokumentacija obrađena te je dostavljena osiguratelju. Osiguratelj je nakon analize svih okolnosti nastalog štetnog događaja zaključio da je zahtjev osnovan, ali da nije u mogućnosti isplatiti štetu zbog ugovorene odbitne franšize. Naime, račun za sanaciju bio je ispod iznosa ugovorene odbitne franšize. Slijedom navedenog utvrđenja, marina je isplatila iznos na temelju računa.

U trećem je slučaju oštećeno osobno vozilo korisnika veza zbog neispravna rada ulaznih pilomata. Naime, u trenutku izlaza vozila iz marine, pilomati su se iznenada podigli te oštetili vozilo. Tim je događajem oštećen donji, prednji dio vozila. Uz zapisnik dostavljene su fotografije oštećenja, vozačka i prometna dozvola korisnika veza. Osiguratelj je nakon obrade zahtjeva dostavio obavijest da je nakon analize svih okolnosti nastalog štetnog događaja zaključio da je zahtjev osnovan te je izvršio isplatu na temelju računa za sanaciju.

U četvrtom je slučaju korisnik godišnjeg veza potraživao naknadu štete, navodeći u zahtjevu da su uništene akumulatorske baterije, odnosno da su ispražnjeni svi akumulatori (za servis i za start motora). Tvrdio je kako je uzrok tome ulazak životinje u plovilo koja je hodala po komandnoj ploči i pritom uključila trošila, što je dovelo do pražnjenja akumulatora do minimuma. Od dokumentacije dostavljeni su odštetni zahtjev, zapisnik, ugovor o vezu i račun za sanaciju. Osiguratelj je nakon analize svih okolnosti štetnog događaja zaključio da je zahtjev neosnovan te da nije u mogućnosti isplatiti štetu. Razloge takvoj odluci temeljio je na izostanku uzročno-posljedične veze.

U petom je predmetu osiguratelj utvrdio, uvidom u dostavljenu dokumentaciju oštećenja na plovilu, a posebno uvidom u prijavu i izvid štete, kako je zbog kvara kaljužne pumpe došlo do zadržavanja vode u motornom prostoru plovila. Iz dostavljene dokumentacije, ugovora o vezu i općih uvjeta za korištenje veza, utvrđeno je da su radnici marine tijekom redovnog obilaska marine uočili da je vodena linija na plovilu ispod normale te su zatekli vodu u motornom prostoru ispod cerade. Pozivajući se na odredbe općih uvjeta prema kojima je marina dužna nadzirati stanje plovila i priveza te o uočenim nedostacima obavijestiti korisnika, osiguratelj je utvrdio da je marina postupila u skladu s tim obvezama. Slijedom navedenog, a s obzirom na to da nije utvrđena odgovornost osiguranika za nastanak oštećenja na plovilu, osiguratelj je zaključio da ne postoji njegova obveza. Budući da zahtjev nije mogao pozitivno riješiti, osiguratelj je donio odluku o odbijanju zahtjeva.

U sljedećem je slučaju šteta nastala zbog otkazivanja komande dizalice *(travel lifta)* tijekom dizanja plovila, što je uzrokovalo nekontrolirano okretanje dizalice te naposlijetku prestanak rada (blokadu). Pri nekontroliranom radu, grana dizalice zahvatila je drugo plovilo koje se nalazilo u blizini jer je ono trebalo biti sljedeće podignuto. Zbog navedenih poteškoća, grana dizalice naslonila se na prednju sajlu jarbola (štrajh) i na sustav *rollflock* sistema prednjeg jedra plovila te ga je oštetila. Dokumentacija je predana osiguratelju, i to: ugovor o vezu, isprave plovila, fotografije oštećenja, odštetni zahtjev i uvjerenje o osposobljavanju za rukovatelja dizalicom *(travel liftom)* radnika marine kao dokaz o osposobljenosti rukovanja portalnom dizalicom *(travel liftom)*. Nakon dostave ponude i računa za sanaciju, osiguratelj je dostavio nalog za isplatu štete kojom je isplatio odštetu na temelju računa, umanjenu za ugovorenu franšizu.

Pri dizanju plovila iz mora na kopno, koje se vršilo auto dizalicom, grana dizalice zahvatila je jarbol plovila. Opisani je kontakt uzrokovao površinska oštećenja jarbola plovila. Uz standardnu i procedurom zahtijevanu dokumentaciju, osiguratelju je predan radni nalog za operaciju dizanja plovila uz uvjerenje o osposobljavanju za rukovanje hidrauličnom konzolnom dizalicom treće osobe kao dokaz o osposobljenosti rukovatelja hidrauličnom konzolnom dizalicom. Naime, auto dizalica kojom je učinjena šteta nije bila u vlasništvu marine kao osiguranika, nego tvrtke koja je za marinu izvodila radove na dizanju plovila. Nakon obrade predmeta, osiguratelj je dostavio nalog za isplatu štete te je izvršio isplatu ponuđenog paušalnog iznosa. Budući da marini nisu dostavljene daljnje informacije (ponude, računi i sl.), pretpostavlja se da je osiguratelj zaprimio zahtjev s iznosom naknade koju je oštećenik potraživao te je ponudio i isplatio paušalni iznos.

U sljedećem je predmetu došlo do oštećenja osobnog vozila treće osobe kada je prikolica s plovilom, koja je bila priključena na viličar u vlasništvu marine, došla u kontakt s tim vozilom. Viličarem je upravljao radnik marine koji zbog buke motora viličara nije čuo da mu se iza prikolice približava osobno vozilo. Opisana je radnja rezultirala štetu na prikolici (oštećenje nosača svijetla i razbijena plastika desnog svijetla) koja je bila u vlasništvu treće osobe te štetu na osobnom automobilu (ogrebotine na braniku i oštećenje mrežice na braniku) u vlasništvu treće osobe. Oba su oštećenika podnijela odštetne zahtjeve na temelju police od odgovornosti. Uz dokumentaciju predviđenu procedurom dostavljeni su zapisnik o ocjeni osposobljenosti radnika za rad na siguran način, zapisnik o ocjeni praktične osposobljenosti radnika za rad na siguran način za radno mjesto mornar-dizaličar-viličarist, uvjerenje o osposobljenosti za obavljanje poslova vozača viličara i uvjerenje o ispitivanju stroja ili uređaja s povećanim

opasnostima za radnika koji je upravljao viličarem. Osiguratelj je u oba predmeta utvrdio pravni osnov te je likvidirao štete.

U posljednjem je slučaju osiguratelj zaprimio odštetni zahtjev korisnika veza plovila u marini koji potražuje naknadu štete zbog pada tijekom ulaska u plovilo korištenjem *pasarele*. Marina je obavijestila osiguratelja o štetnom događaju te mu proslijedila odštetni zahtjev oštećenog. Nakon događaja, oštećenik je hospitaliziran. O daljnjoj obradi zahtjeva, kao i odluci osiguratelja, marina nije obaviještena jer osiguratelj o odluci obavještava direktno oštećenika. Štetan je događaj prijavljen i obrađen na temelju police osiguranja od odgovornosti. Odštetni zahtjev likvidira se nakon što se završi liječenje, a odluka o priznavanju ili otklonu dostavlja se izravno oštećeniku.

Osim izloženih slučajeva postoje i slučajevi u praksi u kojima se štete isplaćuju na temelju ugovora o nagodbi. Ugovorom o nagodbi osobe između kojih postoji spor ili neizvjesnost o nekom pravnom odnosu, uzajamnim popuštanjima prekidaju spor, odnosno otklanjaju neizvjesnost i određuju svoja uzajamna prava i obveze.[58] Ugovor o nagodbi sklapaju štetnik i oštećena osoba, a njegovim odredbama oni uređuju vlastita prava i obveze. U bitnome, nakon međusobno postignuta dogovora, osiguratelj se obvezuje, po konkretnom osiguranom slučaju na ime osigurnine, isplatiti oštećenoj osobi naknadu u određenom iznosu s jedne strane, dok oštećena osoba, s druge strane, izjavljuje da će se isplatom ugovorene osigurnine smatrati u cijelosti izmirenom sa svojim potraživanjem po istom osiguranom slučaju te da se odriče daljnjih potraživanja po predmetnom štetnom događaju.

Osim prethodno navedenih slučajeva postoje i primjeri prijava šteta poput šteta na podvodnom dijelu motora plovila zbog neadekvatnog mjesta za vez, oštećenja opreme plovila zbog udara struje, oštećenja folije na trupu plovila pri spuštanju u more, udara kontejnera za otpad u osobno vozilo vlasnika plovila zbog naleta vjetra, nestanka signalne opreme na plovilu, oštećenja trupa plovila zbog nestanka bokobrana, oštećenja pokazivača smjera vjetra i navigacijskog svijetla, tjelesna ozljeda pri padu ispred objekta u marini itd. Također, prijava nestanka opreme koja nije evidentirana u inventurnoj listi plovila, prijava nestanka opreme koja je navedena u inventurnoj listi, ali nije bila u zatvorenom prostoru pod ključem ili je nestala bez obijanja, prijava nestanka sidra, propelera, pomoćnih plovila (gumenjaka i sl.) te druge opreme koju je korisnik veza učinio dostupnim trećim osobama itd. U posljednje navedenim primjercima šteta, kao i kod šteta nastalih zbog kršenja odredbi ugovora o korištenju veza

[58] Čl. 150. ZOO-a.

za plovilo i/ili općih uvjeta za korištenje veza plovila i/ili Pravilnika o redu u luci, marina neće biti odgovorna niti će imati obvezu nadoknaditi svaku štetu ako dođe do oštećenja plovila na vezu ili njegova dijela ili opreme.[59] Međutim, postoje i slučajevi koji se ne završavaju odlukom osiguratelja, nego prerastaju u sudski spor. U sljedećem poglavlju ukratko će se analizirati takva dva primjera.

7. DOMAĆA SUDSKA PRAKSA

U prvom predmetu vođenim radi isplate troškova za sanaciju štete na plovilu nastale za vrijeme boravka u marini, Trgovački sud u Zagrebu[60] donio je presudu 8. studenog 2022. godine kojom se tužitelja odbija s tužbenim zahtjevom. Odlučujući o žalbi, Visoki trgovački sud Republike Hrvatske (u nastavku: VTSRH)[61] donio je presudu 22. veljače 2023. godine kojom se tužiteljeva žalba odbija kao neosnovana te se potvrđuje prethodno navedena presuda Trgovačkog suda u Zagrebu. Predmet spora u ovoj pravnoj stvari proizlazio je iz odredbi ugovora o korištenju veza u marini i štetnog događaja, o čemu će detaljnije biti izloženo u sljedećem podnaslovu ovog rada.

U drugom predmetu vođenim radi naknade štete na plovilu nastale za vrijeme boravka u marini, Trgovački sud u Rijeci[62] donio je presudu 3. ožujka 2016. godine kojom se odbija tužbeni zahtjev tužitelja. Odlučujući o žalbi, VTSRH[63] je donio presudu 19. prosinca 2018. godine kojom se tužiteljeva žalba odbija kao neosnovana te se potvrđuje prethodno navedena presuda Trgovačkog suda u Rijeci. Odlučujući o reviziji tužitelja izjavljenoj protiv navedene presude, Vrhovni sud Republike Hrvatske (u nastavku: VSRH)[64] donio je presudu 14. veljače 2023. godine kojom je odbio tužiteljevu reviziju kao neosnovanu. Nadalje, odlučujući o ustavnoj tužbi tužitelja podnesenoj protiv presude VSRH-a, Ustavni sud Republike Hrvatske (u nastavku: USRH)[65] donio je odluku 8. studenog 2023. godine kojom se odbija ustavna tužba. Detaljnije izlaganje o spomenutoj pravnoj stvari i odlukama sudova nalazi se u nastavku rada.

---

59 Adriatic Croatia International Club…, *op. cit*. u bilj. 19.

60 Trgovački sud u Zagrebu, 42. P-3953/2010-91 od 8. studenog 2022.

61 Visoki trgovački sud Republike Hrvatske, 32 Pž-5312/2022-2 od 22. veljače 2023.

62 Trgovački sud u Rijeci, 8 P-3326/11-106 od 3. ožujka 2016.

63 Visoki trgovački sud Republike Hrvatske, 47 Pž-2567/2016-2 od 19. prosinca 2018.

64 Vrhovni sud Republike Hrvatske, Rev-1788/2019-4 od 14. veljače 2023.

65 Ustavni sud Republike Hrvatske, U-III-1923/2023 od 8. studenog 2023.

7.1. Presuda Trgovačkog suda u Zagrebu, broj 42. P-3953/2010-91 od 8. studenog 2022. godine i presuda Visokog trgovačkog suda Republike Hrvatske, broj 32 Pž-5312/2022-2 od 22. veljače 2023. godine

U predmetu vođenim pred Trgovačkim sudom u Zagrebu, tužitelj je u postupku vođenom radi isplate novčane tražbine tužbom potraživao od osiguratelja marine (1. tuženik) i marine (2. tuženik) da mu solidarno isplate određeni iznos, smatrajući ih odgovornim za oštećenje njegova plovila nastalo za vrijeme smještaja plovila u marini. Tužitelj je tvrdio da je zbog jakog nevremena oštećeno plovilo, tako da je zbog oštećenja cerade došlo do prodiranja vode u unutrašnjost plovila te je zbog dugotrajnog stajanja veće količine vode u unutrašnjosti došlo do oštećenja tapeciranog namještaja, hladnjaka, ormara, pogonskog motora, brodskih instrumenata i dr. Tvrdio je da je nastanak štete primijetio tijekom dolaska u marinu. Naknadu štete potraživao je na temelju police osiguranja od odgovornosti i sklopljenog ugovora o korištenju veza za plovilo. Budući da mu je dio štete bio isplaćen prije podnošenja tužbe (nesporan dio), tužbom je potraživao dodatni novčani iznos prema procjeni pribavljenoj u Republici Njemačkoj – za štetu na plovilu, za uništene predmete prema procjeni, za troškove izrade procjene te iznos na ime neimovinske štete zbog uništenog godišnjeg odmora. Naime, tužitelj je smatrao da se plovilo moglo popraviti samo u Republici Njemačkoj.

Tijekom postupka, 1. tuženik osporavao je tužbu i tužbeni zahtjev, posebice u dijelu navoda tužitelja da bi plovilo bilo oštećeno prodorom vode zbog jakog nevremena, pozivajući se na kontrolnu listu mornara kojom je evidentirano da je stanje plovila uredno te na njegovo izvješće o obavljenom izvidu kojem je nazočio i tužitelj. Tim je izvidom utvrđeno da u kabini nije zatečena voda, da su predmeti suhi, ali da ima plijesni. Isticao je da 2. tuženik ne odgovara za opremu na plovilu koja nije evidentirana na inventarnoj listi te da se stanje cerade ne može pripisati krivnji 2. tuženika, tim više što je ugovorom o korištenju veza vlasnik plovila dužan opremiti plovilo i pripremiti ga za zimu, a što je tužitelj propustio učiniti jer je cerada bila rastrgana. Nadalje je isticao da za ispravnost i kvalitetu cerade, kao i za održavanje plovila odgovara vlasnik plovila. Što se tiče neimovinske štete, 1. tuženik je tvrdio kako za to nisu dostavljeni dokazi. Također, 1. tuženik osporavao je i visinu tužbenog zahtjeva smatrajući da je previsoko postavljen s obzirom na nastala oštećenja. Nadalje, 2. tuženik osporavao je navode tužitelja o velikoj količini vode u plovilu, također se pozivajući na izvješće 1. tuženika. Isticao je kako oprema za koju tužitelj tvrdi da je uništena nije navedena, odnosno prijavljena na inventarnoj listi, te kako za navodno uništeni godišnji odmor nije prezentirao nikakve dokaze. Također, 2. tuženik tvrdio je

kako je do prodora vlage u plovilo došlo zbog dugotrajnog kišnog razdoblja te uporabe neadekvatne cerade za koju je odgovaran sam tužitelj te da je plovilo bilo neodržavano i u lošem stanju. Smatrao je da je isplatom nespornog dijela tužitelju namirena šteta u cijelosti te da njegova daljnja potraživanja predstavljaju pokušaj ostvarivanja nepripadajuće imovinske koristi. Uz sve navedeno, tuženici su osporavali i procjenu štete koju je tužitelj pribavio u Republici Njemačkoj smatrajući je suprotnom izvješću o obavljenom izvidu, posebice u dijelu opsega štete te procjene da se plovilo ne isplati popravljati.

Nakon provedenog postupka, sud je ocijenio da tužbeni zahtjev nije osnovan. Sporno je je bilo je li 2. tuženik dužan platiti utuženi iznos zbog postupanja koje nije bilo u skladu s odredbama ugovora o vezu. Sud je u obrazloženju odluke naveo da iz nalaza i mišljenja vještaka proizlazi da šteta odgovara dugotrajnoj prisutnosti vode unutar kabine plovila, ali ne i nužno velikoj količini vode. Ta količina u kombinaciji s visokom vlažnosti i nižom temperaturom tijekom zimskog razdoblja može uzrokovati kondenzaciju na svim dijelovima unutrašnjosti plovila, a nedostatak dnevnog svjetla može uzrokovati širenje plijesni. Sud se nadalje pozvao na procjenu osiguravajućeg društva u kojoj je navedeno da je plovilo bilo pljesnivo te da je moralo proći nekoliko mjeseci neodržavanja i neprovjetravanja. Također je istaknuo da nastanak plijesni ne mora biti rezultat prodora vode, nego se može raditi i o kondenzacijskoj vlazi. Utvrdio je da je sva šteta na plovilu nastala u unutrašnjosti plovila te da se sastoji od uništenog tapecirunga i drvenih dijelova pod utjecajem plijesni. Nadalje, sud je utvrdio da se ugovorom o korištenju veza tuženik obvezao čuvati plovilo i vršiti nadzor nad konopima vlasnika za privez plovila, a tužitelj će mu za to platiti ugovorenu naknadu za korištenje veza.[66] Stoga je sud smatrao da tuženik nije ispunio svoje ugovorne obveze – primiti i čuvati plovilo te ga vratiti u stanju u kojem ga je primio. Također je smatrao da je tuženik kao ostavoprimac trebao čuvati plovilo kao dobar gospodarstvenik te u ispunjavanju obveza postupati s povećanom pažnjom, s obzirom na to da je riječ o naplatnoj ostavi. Ostavoprimac je dužan čuvati stvar kao dobar gospodarstvenik, odnosno dobar domaćin, te postupati s pažnjom dobrog stručnjaka s obzirom na to da se radi o ispunjavanju obveze iz njegove profesionalne djelatnosti. Sud je smatrao da je 2. tuženik dužan naknaditi tužitelju štetu koja je nastala na njegovu plovilu dok je plovilo bilo u marini na temelju ugovora o vezu jer je riječ o šteti nastaloj povredom ugovorne obveze.

[66] Vremenski, govorimo o razdoblju kada se ugovor o korištenju veza u praksi domaćih sudova tretirao kao ugovor o ostavi. Dakle, to se odnosi na razdoblje prije nego što je stupio na snagu Zakon o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika koji je Hrvatski sabor donio na sjednici 8. veljače 2019. godine, a ugovori o vezu tada su bili inominatni i neformalni.

Također je smatrao da je tuženik dužan platiti samo onaj novčani iznos koji je bio potreban da se tužiteljeva situacija dovede u stanje u kojem je bila prije štetnog događaja. Sud je stoga utvrdio da je tužitelj dokazao pravnu osnovu tužbenog zahtjeva, ali da je nesporan dio isplaćen tužitelju prije podnošenja tužbe veći od stvarne štete, te smatra da je zahtjev s osnove materijalne štete neosnovan. U odnosu na zahtjev za naknadu neimovinske štete zbog uništenog godišnjeg odmora, sud je taj zahtjev odbio jer tužitelj nije dokazao da je ta šteta uistinu nastala. Nadalje, u vezi s naručenom tužiteljevom procjenom štete, sud je naveo da se na toj procjeni ne može temeljiti odluka. Slijedom iznesenog, prvostupanjski je sud donio presudu kojom se tužbeni zahtjev tužitelja odbija te nalaže tužitelju platiti tuženicima troškove postupka.

Odlučujući o žalbi, VTSRH je donio presudu kojom je odbio kao neosnovanu tužiteljevu žalbu u odnosu na zahtjev za solidarnu isplatu novčanog iznosa te potvrdio prvostupanjsku presudu u tom dijelu. U odnosu na troškove postupka, sud je utvrdio da je žalba osnovana. U obrazloženju je naveo da je pravni osnov utvrđen te da je među stranama sporna visina štete. Tužitelj je tražio da mu se solidarno isplati trošak popravka plovila prema procjeni naručenoj u Republici Njemačkoj i u tu se svrhu pozivao na presudu VSRH-a u odnosu na zahtjev za naknadu štete na osobnom vozilu stranog državljanina (koji se osobnim vozilom vratio u svoju zemlju i tamo ga popravio). Po ocjeni drugostupanjskog suda, to pravno stajalište nije bilo prihvatljivo u konkretnoj stvari, s obzirom na to da se *in concreto* radilo o trajnijem smještaju plovila u Republici Hrvatskoj, stoga je Republika Hrvatska bila dugotrajna destinacija za korištenje plovila. Nadalje, neovisno o odgovornosti za štetu, sud je smatrao da se 1. tuženika ne može teretiti za štetu koja je ukupnom iznosu u Republici Hrvatskoj, gdje je plovilo bilo trajnije smješteno, bila niža od iznosa popravka u Republici Njemačkoj. Sud je naposljetku utvrdio da je tužitelj iznos štete, u odnosu na Republiku Hrvatsku, preplatio u Republici Njemačkoj na vlastiti izbor i volju te da je dužan sam snositi taj trošak.

7.2. Presuda Trgovačkog suda u Rijeci, broj 8 P-3326/11-106 od 3. ožujka 2016. godine; presuda Visokog trgovačkog suda Republike Hrvatske, broj 47 Pž-2567/2016-2 od 19. prosinca 2018. godine; presuda Vrhovnog suda Republike Hrvatske, broj Rev-1788/2019-4 od 14. veljače 2023. godine; odluka Ustavnog suda Republike Hrvatske, broj U-III-1923/2023 od 8. studenog 2023. godine.

U predmetu vođenim pred Trgovačkim sudom u Rijeci, u pravnoj stvari radi naknade štete, sud je odlučivao o tužbenom zahtjevu za naknadu štete zbog

uništenja plovila korisnika veza u marini. Do uništenja plovila došlo je tijekom njegova podizanja brodskom dizalicom *(travel liftom)* kojom su upravljali radnici marine, a plovilo je palo zbog pucanja nosača (nosivih remena, tzv. *brage*). Nadalje, tužitelj je tvrdio da je štetnom radnjom plovilo pretrpjelo znatna oštećenja (lom kobilice i dr.), što se može smatrati totalnom štetom, odnosno ekonomski neisplativim popravkom. Tužitelj je potraživao naknadu štete u obliku obične štete radi umanjenja vrijednosti plovila i materijalnu štetu radi troškova (smještaj, put, prehrana, troškovi radi pokretanja postupka osiguranja dokaza, trošak suhog veza, izrade nalaza i mišljenje vještaka, trošak najma zamjenskog plovila u vrijeme ljetovanja itd.). Nadalje, tužitelj je potraživao i izmaklu korist tvrdeći da je plovilo namjeravao iznajmljivati trećim osobama. U tužbi je, također, naveo da je od osiguravajućeg društva, kod kojeg je imao kasko policu osiguranja, primio određen iznos koji je uračunao u izračun materijalne štete. Nadalje, tužitelj je podnio tužbu protiv marine (1. tuženik) i osiguravajućeg društva (2. tuženik) s kojim marina ima zaključen ugovor o osiguranju, tražeći da sud naloži tuženicima da mu solidarno isplate tuženi iznos. Tužitelj je tvrdio da marina odgovara prema načelima objektivne odgovornosti za štetu.

Prvi je tuženik osporavao odgovornost, osnovu i visinu tužbenog zahtjeva posebno ističući kako tužitelju šteta nije nastala kao posljedica opasne djelatnosti 1. tuženika, s obzirom na to da se on takvom djelatnošću ne bavi niti se motorna dizalica može smatrati opasnom stvari pa se ne može raditi o objektivnoj odgovornosti 1. tuženika. U vezi s već isplaćenim iznosom na temelju kasko police, istaknuto je da se naknada štete ne može ostvariti prema oba pravna temelja jer bi se time ostvarilo više nego što je tužiteljeva šteta. U odnosu na potraživanje izmakle koristi, 1. tuženik istaknuo je da su ugovori o čarteru koje je tužitelj dostavio u spis fiktivni pravni poslovi. Osim toga, istaknuo je da je tužitelj svojim postupanjem pridonio povećanju štete, s obzirom na to da je propustio popraviti plovilo odmah po isplati naknade po kasko polici osiguranja, čime je došlo do znatnog povećanja troška popravka zbog proteka vremena i povećanja cijena rada i dijelova. Nadalje, 2. tuženik osporio je činjenicu da je pri nastanku štetnog događaja došlo do totalne štete na plovilu, ističući da je temeljna pretpostavka za potraživanje naknade štete s osnove potpunog gubitka plovila ta da su troškovi popravka plovila jednaki ili veći od stvarne vrijednosti plovila u vrijeme štetnog događaja. Naveo je kako tužitelj ne raspolaže dokazima koji bi već u trenutku podnošenja tužbe nedvojbeno ukazivali na postojanje relevantnih iznosa stvarne vrijednosti plovila u vrijeme štetnog događaja i visine troškova potrebnih za popravak oštećenog plovila, a kako bi se moglo utvrditi radi li se u konkretnom slučaju o totalnoj šteti. Također je osporio sve ostale zahtjeve tužitelja. Dodatno

je 2. tuženik napomenuo da su tuženici predložili tužitelju nagodbu u vezi s isplatom naknade štete, pri čemu mu je ponuđena isplata neposredne imovinske štete, odnosno alternativa da mu se organizira popravak nastalih oštećenja na jahti te da mu se naknadi šteta u skladu s izdanim računima o stvarnom popravku. Međutim, nikada nisu zaprimili jasan odgovor tužitelja. Nadalje, 2. tuženik istaknuo je da tužitelj nema pravo potraživati istu štetu od osiguravajućeg društva i od 1. tuženika, kao navodnog štetnika, jer bi to bilo protivno općim načelima naknade štete, odnosno radilo bi se o stjecanju bez osnove.

Među parničnim strankama, u bitnome je dijelu bilo sporno sljedeće: tko je odgovoran za pad plovila s brodske dizalice, a posljedično tome, tko je odgovoran za nastalu štetu tužitelju; radi li se o objektivnoj ili subjektivnoj odgovornosti za štetu; je li tužitelj doprinio nastanku štete; je li došlo do potpune štete na plovilu (ekonomski neisplative, tzv. totalne štete) ili su se oštećenja na plovilu mogla popraviti radi vraćanja plovila u prvotno stanje; od kakvog je utjecaja činjenica da je tužitelju već isplaćen iznos s osnove naknade štete od njegova osiguravatelja; je li tužitelj imao namjeru plovilo davati u čarter i je li u vezi s tim mogao osnovano očekivati korist od davanja plovila u čarter da nije bilo štetnog događaja. Sud je utvrdio da tužbeni zahtjev nije osnovan. Sud je smatrao da se u konkretnom slučaju radi o šteti od opasne stvari jer dizalica, na čijim *bragama* visi plovilo mase od ukupno dvadeset pet tona, predstavlja opasnu stvar. Nadalje, obrazlažući kako ZOO ne određuje što se smatra opasnom stvari ili opasnom djelatnošću, ali da je odgovor na to pitanje dala sudska praksa, prema kojoj se opasnom stvari treba smatrati svaka ona stvar, pokretna ili nepokretna, kod koje položaj ili uporaba, svojstvo ili samo postojanje znači određenu opasnost za okolinu tako da mora biti nadgledana i upotrebljavana s osobitom pozornošću. U ovom slučaju, prema odredbi čl. 1063. ZOO-a, dizalica koja se upotrebljava za podizanje plovila koje visi na dizalici, predstavlja povećanu opasnost za okolinu upravo zbog razloga koji se i ostvario u konkretnom slučaju, a to je pad plovila koji osim imovine može ugroziti i ljudske živote. Sud je nadalje smatrao da tužitelja ne može teretiti za doprinos nastanku štetnog događaja niti je do štete došlo djelovanjem više sile ili radnjom treće osobe. U daljnjem je obrazloženju naveo da neovisno o tome što je za nastanak štetnog događaja, odnosno štetu iz tog štetnog događaja odgovara 1. tuženik, tužiteljev zahtjev za naknadu štete zbog oštećenja plovila nije osnovan. Naime, iz provedenih dokaza, posebice provođenjem vještačenja po vještaku brodograđevne struke, sud je stekao uvjerenje da se ne radi o totalnoj šteti, nego o šteti koju je bilo moguće popraviti uz određene troškove. Tijekom postupka utvrđeno je i da je tužitelju njegov osiguratelj isplatio određen iznos te da je u postupku pokrenutom protiv potonjeg, za

isti štetan događaj i po istoj činjeničnoj osnovi, ali po drugačijoj pravnoj osnovi (osnovom ugovora o osiguranju sklopljenim sa svojim osiguratelјem), donesena pravomoćna odluka kojom mu je dosuđen određen novčani iznos. Prema shvaćanju suda, isplatom predmetnog iznosa, tužiteljevo je materijalno stanje bilo vraćeno u ono stanje kakvo je bilo prije nastanka štetnog događaja, stoga bi ponovnim dosuđivanjem iznosa traženog u predmetnoj stvari tužitelju dvaput bila priznata jedna te ista šteta, što bi predstavljalo neosnovano bogaćenje (stjecanje bez osnove). Sud, također, smatra neosnovanim i tužiteljev zahtjev za naknadu štete u obliku izmakle koristi te zahtjev za naknadu štete po osnovi troškova, s obzirom na to da nije dokazao te činjenice. Prvostupanjski je sud naposljetku ocijenio tužbeni zahtjev u cijelosti neosnovanim, stoga ga je odbio te naložio plaćanje troškova postupka tuženicima.

Odlučujući o tužiteljevoj žalbi, VTSRH je donio presudu 19. prosinca 2018. godine kojom je žalbu odbio kao neosnovanu te je potvrdio prvostupanjsku presudu. VTSRH je u cijelosti prihvatio sva utvrđenja iznesena u obrazloženju pobijane presude, kao i pravilnu primjenu odgovarajućih odredbi materijalnog prava. U bitnome, u vezi sa zahtjevom za naknadu stvarne štete, sud je utvrdio da se ne radi o totalnoj šteti na plovilu te da bi ponovnim dosuđivanjem iznosa na ime naknade štete tužitelj bio dvostruko obeštećen. Unatoč isplaćenoj naknadi, tužitelj nije popravio plovilo, a tim postupanjem šteta zasigurno nije umanjena. Nadalje, VTSRH smatra kako je prvostupanjski sud pravilno ocijenio zahtjev za naknadu izmakle koristi i troškova (sporedne štete) kao neosnovanim.

Tužitelj je protiv drugostupanjske presude podnio reviziju, predlažući VSRH-u da ukine pobijanu i prvostupanjsku presudu te da predmet vrati na ponovno suđenje tom sudu. VSRH je odbio tužiteljevu reviziju kao neosnovanu. Tužitelj je zatim USRH-u podnio ustavnu tužbu protiv navedene presude VSRH-a kojom je odbijena njegova revizija podnesena protiv drugostupanjske presude, predlažući usvajanje ustavne tužbe, ukidanje navedenih odluka i vraćanje predmeta na ponovni postupak prvostupanjskom sudu. USRH je donio odluku kojom je odbio ustavnu tužbu.

8. ZAKLJUČAK

Pružajući usluge korištenja veza i smještaja plovila namijenjenih za sport i razonodu te nudeći usluge gostima na najvišoj razini, marina mora osigurati ne samo izvrsnost, nego i sigurnost svim svojim gostima, nautičarima i posjetiteljima. U nautičkom turizmu nije dovoljno osigurati plovilu vez u smislu njegova prihvata i smještaja, infrastrukture i poneke dodatne usluge, poput ugostiteljske

ili uslužne (čišćenje i održavanje plovila, usluge kozmetičkog salona, kušaonice i prodaje autohtonih proizvoda, autotaksi prijevoza ili sl.). Potrebno je pružiti vrhunsko iskustvo nautičarima i gostima za njihov bezbrižan boravak, ali i povratak. Kako bi se to ostvarilo, marina mora poslovati s povećanom pažnjom, paziti na usklađenost poslovanja s propisima i internim aktima te uvoditi nove usluge i tehnologije radi unapređenja poslovanja i usluga.

Jasno je da su plovila namijenjena za sport i razonodu, koja marina prihvaća i smješta na vez, velike vrijednosti. Stoga je logično zaključiti da nautički turizam nosi sa sobom znatan poslovni rizik. Kako bi se taj rizik smanjio, marine sklapaju ugovore o osiguranju kojima je predmet osiguranja odgovornost iz djelatnosti marine, što podrazumijeva odgovornost prema korisnicima usluga i trećim osobama. Cilj sklapanja ugovora o osiguranju jest zaštititi marinu od odgovornosti za štete nastale tijekom obavljanja njezine profesionalne djelatnosti, kao i od nepredviđenih troškova koji bi mogli nastati u slučaju ostvarenja osiguranih slučajeva. Obveza sklapanja ugovora o osiguranju propisana je posebnim zakonom za određene djelatnosti, ali ne i za djelatnost marina. Unatoč tomu što obveza nije propisana zakonom, zaključivanje ugovora o osiguranju ove vrste i za ovu djelatnost postalo je nepisano pravilo, osobito u kontekstu obveze postupanja marine s povećanom pažnjom prema pravilima struke i običajima pri pružanju usluge veza (ispravan i siguran vez). Također, važno je ugovorom o korištenju veza definirati prava i obveze ugovornih strana te osigurati da korisnik veza potvrdi da je pročitao opće uvjete, da su mu poznati i da je s njima suglasan, s obzirom na to da se njima detaljnije utvrđuju postupanja ugovornih strana u vezi s predmetom ugovora, kao i pitanja odgovornosti. Osim navedenog, sigurnost u marini postiže se i donošenjem različitih procedura ili hodograma za interno postupanje, korištenjem aplikacija, uvođenjem i korištenjem drugih softverskih rješenja i alata te novih tehnologija. Osiguravanjem da su radnicima takvi akti i alati dostupni, poznati i jasni, podizanjem svijesti radnika o raznim uzrocima štetnih događaja, podizanjem svijesti o ozbiljnosti njihovih posljedica, redovitim održavanjem edukacija i vježbi, jasnim komuniciranjem te pravodobnim reagiranjem i drugim sličnim radnjama, uvelike se doprinosi prevenciji i smanjenju štetnih događaja te održavanju reda u marini. Budući da odgovornost leži na marini kao tijelu koje upravlja lukom, od iznimne je važnosti da se poštuju i primjenjuju svi interni akti – zakonski i podzakonski akti. Takvim standardima poslovanja, profesionalizmom radnika i profesionalizmom same marine kao organizacije, ostvaruje se sigurnost. Svjesna izloženosti rizicima, marina osiguravanjem vlastite djelatnosti osigurava bolju uslugu korisnicima usluga, partnerima i drugima.

Uz sve prethodno navedene elemente stvaranja, osiguravanja i održavanja sigurnosti, postiže se uspješno i dugoročno poslovanje marine te sigurnost i bezbrižnost gostiju.

BIBLIOGRAFIJA

Poglavlja u knjigama:

1. Ćorić, D., Izvanugovorna odgovornost luke nautičkog turizma u okviru hrvatskog zakonodavstva, Barbić, J.; Padovan, A. V.; Skorupan Wolff, V. (ur.), *Novi pravni režim za marine*, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 2019., str. 197-215.
2. Pavliček, J., Razvoj sigurnosnih standarda u marinama, Barbić, J.; Padovan, A. V.; Skorupan Wolff, V. (ur.), *Novi pravni režim za marine*, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 2019., str. 275-297.
3. Pijaca, M., Usporedba hrvatskog i engleskog prava i poslovne prakse osiguranja odgovornosti marine, Barbić, J.; Padovan, A. V.; Skorupan Wolff, V. (ur.), *Novi pravni režim za marine*, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 2019., str. 217-251.
4. Skorupan Wolff, V.; Padovan, A. V., Standardizirani modeli ugovora o vezu za hrvatske marine kao korak naprijed, Barbić, J.; Padovan, A. V.; Skorupan Wolff, V. (ur.), *Novi pravni režim za marine*, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 2019., str. 127-195.
5. Skorupan Wolff, V.; Padovan, A. V., Ugovor o vezu *de lege ferenda*, Barbić, J. (ur.), *Pravni okvir za luke nautičkog turizma*, Nakladnički niz *Modernizacija prava*, knjiga br. 42, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 2018., str. 41-93.

Članci:

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

Propisi:

1. Odluka o Nacionalnoj klasifikaciji djelatnosti 2025. – NKD 2025., *Narodne novine*, br. 47/2024.

2. Pomorski zakonik, *Narodne novine*, br. 181/2004, 76/2007, 146/2008, 61/2011, 56/2013, 26/2015, 17/2019.
3. Pravilnik o kategorizaciji luke nautičkog turizma i razvrstavanju drugih objekata za pružanje usluga veza i smještaja plovnih objekata, *Narodne novine*, br. 120/2019.
4. Pravilnik o razvrstavanju poslovnih subjekata prema Nacionalnoj klasifikaciji djelatnosti – NKD 2002, *Narodne novine*, br. 52/2003.
5. Uredba (EU) 2016/679 Europskog parlamenta i Vijeća od 27. travnja 2016. o zaštiti pojedinaca u vezi s obradom osobnih podataka i o slobodnom kretanju takvih podataka te o stavljanju izvan snage Direktive 95/46/EZ (Opća uredba o zaštiti podataka – GDPR), SL EU L119, 25. svibnja 2018.
6. Uredba o razvrstaju luka otvorenih za javni promet i luka posebne namjene, *Narodne novine*, br. 110/2004, 82/2007, 83/2023.
7. Zakon o koncesijama, *Narodne novine*, br. 69/2017, 107/2020.
8. Zakon o obveznim odnosima, *Narodne novine*, br. 35/2005, 41/2008, 125/2011, 78/2015, 29/2018, 126/2021, 114/2022, 156/2022, 145/2023, 155/2023.
9. Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama, *Narodne novine*, br. 83/2023.
10. Zakon o provedbi Opće uredbe o zaštiti podataka, *Narodne novine*, br. 42/2018.
11. Zakon o pružanju usluga u turizmu, *Narodne novine*, br. 130/2017, 25/2019, 98/2019, 42/2020, 70/2021.

Sudska praksa:

1. Trgovački sud u Rijeci, 8 P-3326/11-106 od 3. ožujka 2016.
2. Trgovački sud u Zagrebu, 42. P-3953/2010-91 od 8. studenog 2022.
3. Ustavni sud Republike Hrvatske, U-III-1923/2023 od 8. studenog 2023.
4. Visoki trgovački sud Republike Hrvatske, 47 Pž-2567/2016-2 od 19. prosinca 2018.
5. Visoki trgovački sud Republike Hrvatske, 32 Pž-5312/2022-2 od 22. veljače 2023.
6. Vrhovni sud Republike Hrvatske, Rev-1788/2019-4 od 14. veljače 2023.

Autonomno pravo:

1. Cjenik usluga u ACI marinama.
2. Opći uvjeti korištenja veza u ACI marinama.

3. Pravilnik o korištenju sustava video nadzora u ACI marinama.
4. Pravilnik o lučkom redu u luci nautičkog turizma u ACI marinama.
5. Pravilnik o vođenju dnevne evidencije plovila u ACI marinama.
6. Procedure postupanja prilikom prijave i praćenja šteta nastalih u ACI marinama.
7. Ugovor o korištenju veza u ACI marinama.

Ostalo:

1. Adriatic Croatia International Club, za djelatnost marina d.d., https://aci-marinas.com/hr/ (pristup 11. listopada 2023.).
2. Jadranski zavod Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti, *Razvoj suvremenog pravnog i osiguranjeljnog režima za hrvatske marine – unapređenje konkurentnosti, sigurnosti, sigurnosne zaštite (DELICROMAR)*, Hrvatska zaklada za znanost (HRZZ-UIP-2013-11-3061), www.delicromar.hazu.hr (pristup 30. travnja 2024.).

Summary:

MARINA LIABILITY INSURANCE: A PRACTICAL VIEW

This paper discusses the liability insurance of ports of nautical tourism – marinas – considering adverse events in the marina and in the case law. In order to better understand the term marina in legal transactions, the introductory part of the paper begins with definitions of a special purpose port that has been granted a concession as an economic entity (nautical tourism port) with special reference to certain legal and by-law regulations. The following regulations were drawn on in particular for the purposes of this work: the Maritime Domain and Sea Ports Act; the Maritime Code; the Civil Obligations Act; the Act on the Provision of Tourism Services; the Ordinance on the Categorisation of Nautical Tourism Ports and the Classification of Other Facilities for the Provision of Berth Services and the Accommodation of Vessels; and the Regulation on the Classification of Ports Open to Public Traffic and Special Purpose Ports. Regarding the responsibility of the marina, the concept of core business is elaborated through the provision of services in nautical tourism, including the berthing and accommodation of vessels. Further, an analysis is made of the sources of liability arising from these activities. The responsibility of the marina for damage to vessels moored in the marina towards service users is observed mainly through the contract on nautical berths and the general terms and conditions of berth use in marinas. In addition to contractual liability, the non-contractual liability of the marina towards third parties is also considered. In the context of marina liability insurance, the paper analyses different types of insurance, the most important concepts from insurance contracts and insurance policies, and also possible ways of achieving safety in marinas. After presenting examples of actions in the event of adverse events in the marina and several examples of adverse events from practice, concluding with the insurer's decision, the paper moves on to briefly present several decisions of domestic courts in cases conducted for the compensation of damages. Finally, conclusions are drawn in the last part of the paper.

Keywords: *port of nautical tourism – marina; concession holder; responsibility of the marina; liability insurance; insurance contract; berth contract; general terms and conditions of berth use; nautical services; safety factors; damage; adverse event; indemnity.*

ODLUKE DOMAĆIH SUDOVA
DECISIONS OF DOMESTIC COURTS

UPORABA VEZA U KOMUNALNOM DIJELU LUKE

Visoki upravni sud Republike Hrvatske
Rješenje br. Usž-2505/16-2 od 6. rujna 2017.
Vijeće: Ana Berlengi Fellner, predsjednica vijeća; Mirjana Čačić i Arma Vagner Popović, članice vijeća

Prava i obveze u vezi s uporabom veza u komunalnom dijelu luke reguliraju se ugovorom između korisnika plovila i tijela koje upravlja tom lukom, odnosno s lučkom upravom. Dakle, o tome se ne odlučuje upravnim aktom u upravnom postupku. Ako lučka uprava ne odobri zahtjev za dodjelu veza, odnosno odluči kako korisnik veza gubi pravo na uporabu veza, dopušteno je ulaganje prigovora na rješenje o odbijanju zahtjeva ili rješenje o gubitku prava na vez. Prigovor se ulaže upravnom vijeću lučke uprave, a odluka upravnog vijeća je konačna. Zakonom nije propisana mogućnost pokretanja upravnog spora protiv odluke upravnog vijeća lučke uprave.

Tužiteljica je pokrenula upravni spor u kojem osporava odluku Županijske lučke uprave M. L. o oduzimanju veza. Pravo na uporabu[1] veza bilo je odobreno

[1] Treba istaknuti da je ugovor o vezu ugovor o uporabi, a ne ugovor o korištenju. Dakle, po svojoj pravnoj prirodi i dosljedno teorijskoj podjeli ugovora u građanskom pravu, on je ugovor o najmu, a ne ugovor o zakupu jer najam uključuje uporabu predmeta ugovora, a zakup korištenje predmeta ugovora. Vez se ustupa na uporabu određenoj osobi za određeno plovilo, a ne ustupa se za iskorištavanje, tj. pribiranje plodova veza. Osobi kojoj je ustupljen vez na uporabu nema pravo ustupiti vez na uporabu trećoj osobi, uz naknadu ni besplatno. Ugovor o nautičkom vezu uređen je Pomorskim zakonikom, a člankom 673.j stavkom 1. određen je pojam ugovora te je propisano: »Ugovorom o nautičkom vezu obvezuje se pružatelj usluge veza u moru ili na kopnu ustupiti vez korisniku veza na uporabu za smještaj određene jahte ili brodice…« Opširnije o pravnoj prirodi ugovora o vezu vidjeti u radu 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, INTRANSLAW Zagreb 2017.*, Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb, str. 313-353. Pravilnik o kriterijima za određivanje namjene pojedinog dijela luke otvorene za javni promet županijskog i lokalnog značaja, način plaćanja veza, uvjete korištenja te određivanja maksimalne visine naknade i raspodjele prihoda (*Narodne novine*, br. 94/2007), koji je na temelju članka 74. stavka 4. Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama (*Narodne novine*, br. 158/04, 100/04 i 141/06) donio ministar mora, turizma, prometa i razvitka uz suglasnost ministrice zaštite okoliša, prostornog planiranja i graditeljstva, govori o uvjetima »korištenja veza«. U ovom se radu, na svim mjestima gdje se sudska odluka poziva na navedeni Pravilnik, rabi izraz korištenje veza, a na ostalim mjestima u radu u skladu s terminologijom PZ-a koji uređuje ugovor o vezu te u duhu pravilne uporabe terminologije koja počiva na podjeli ugovora prema njihovoj pravnoj prirodi govori se o uporabi veza.

njezinu suprugu na temelju rješenja Lučke uprave M. L. Nakon smrti supruga tužiteljica je naslijedila plovilo koje je predmet ugovora o vezu. Međutim, pravo na uporabu veza prestalo je smrću njezina supruga. Tužiteljica je Visokom upravnom sudu Republike Hrvatske podnijela žalbu protiv rješenja Upravnog suda u Rijeci kojim je odbačena njezina tužba kojom je tražila da sudsko rješenje zamjeni ugovor o uporabi stalnog veza u komunalnom dijelu luke te da Upravni sud u Rijeci poništi akte i odluke Županijske lučke uprave M. L. o oduzimanju prava na uporabu veza.

Rješenjem prvostupanjskog suda (Upravnog suda u Rijeci) odbačena je tužba tužiteljice, izjavljena protiv: a) odluke (dopisa) tuženika, klasa: 342-21-01/13-4/55, urbroj: 136/2013 od 20. lipnja 2013., kojim obrazlaže razloge oduzimanja veza; b) očitovanja tuženika na prigovor žaliteljice na odluku Povjerenstva, klasa: 342-21-01/14-4/5 od 14. ožujka 2014.; te c) odluke Upravnog vijeća tuženika, klasa: 342-21-01/14-4/11, urbroj: 80/2014 od 8. travnja 2014., kojom se odbija kao neosnovan prigovor žaliteljice na očitovanje ravnatelja tuženika, klasa: 342-21-01/14-4/5, urbroj: 65/2014 od 14. ožujka 2014.

Protiv navedenog rješenja prvostupanjskog suda tužiteljica je podnijela žalbu Visokom upravnom sudu Republike Hrvatske radi bitne povrede pravila sudskog postupka, pogrešno i nepotpuno utvrđenog činjeničnog stanja i pogrešne primjene materijalnog prava. Navodi da odluke, čije je poništenje zahtijevala tužbom, predstavljaju autoritativne odluke kojima je javnopravno tijelo rješavalo o njezinim pravima i obvezama u konkretnoj upravnoj stvari te da se smatraju upravnim aktima. Prema mišljenju tužiteljice, ako je smatrao da se o tome ne radi, Visoki upravni sud Republike Hrvatske je na temelju članka 3. stavka 2. Zakona o upravnim sporovima trebao voditi upravni spor čiji je predmet ocjena zakonitosti tih odluka. Nadalje, tužiteljica smatra da su te odluke donesene protivno odredbi članka 17. Pravilnika o korištenju stalnog veza s kriterijima za dodjelu veza i brojem vezova na komunalnim dijelovima luka, u kojem se taksativno navode slučajevi kada se korisniku veza oduzima pravo na daljnje korištenje veza, a koji uvjeti, u konkretnom slučaju, nisu ispunjeni. Tvrdi da je dokazala aktivnu legitimaciju za vođenje spora jer su smrću njezina supruga sva prava u vezi s brodom prešla na nju. Naime, pravo na vez bilo je odobreno njezinu pokojnom suprugu na temelju rješenja Lučke uprave M. L. od 1. lipnja 2003. godine. Predložila je da Visoki upravni sud Republike Hrvatske uvaži žalbu i poništi rješenje prvostupanjskog suda.

Visoki upravni sud Republike Hrvatske odlučio je da žalba nije osnovana. U svojoj je odluci naveo da iz podataka u spisu proizlazi da je tužiteljica jednom tužbom utužila tri akta tuženika, a zatim je naknadnim podneskom od 29. travnja

2014. godine proširila tužbeni zahtjev i na odluku Upravnog vijeća tuženika, klasa: 342-21-01/14-4/11 od 8. travnja 2014., kojom se odbija njezin prigovor na očitovanje ravnatelja Županijske lučke uprave M. L. od 14. ožujka 2014. godine. Tužbom je, također, od suda zatražila donošenje odluke koja zamjenjuje ugovor o uporabi stalnog veza.

U obrazloženju svoje odluke, Visoki upravni sud Republike Hrvatske istaknuo je da prema članku 3. stavku 1. točki 1. Zakona o upravnim sporovima (*Narodne novine*, br. 20/2010, 143/2012, 152/2014, 94/2016, 29/2017), predmet upravnog spora jest ocjena zakonitosti pojedinačne odluke kojom je javnopravno tijelo odlučilo o pravu, obvezi ili pravnom interesu stranke u upravnoj stvari (upravni akt) protiv koje nije dopušteno izjaviti redoviti pravni lijek.

Prema članku 2. stavku 1. Zakona o općem upravnom postupku (*Narodne novine*, br. 47/2009), upravnom stvari smatra se svaka stvar u kojoj javnopravno tijelo u upravnom postupku rješava o pravima, obvezama ili pravnim interesima fizičke ili pravne osobe ili drugih stranaka (u nastavku: stranke) neposredno primjenjujući zakone, druge propise i opće akte kojima se uređuje odgovarajuće upravno područje.

Člankom 1. Pravilnika 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, objavljenog u *Narodnim novinama*, br. 94/2007, a donesenog na temelju članka 74. stavka 4. Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama (*Narodne novine*, br. 158/2003, 141/2006 i 38/2009), propisano je da se tim Pravilnikom propisuju kriteriji za određivanje namjene pojedinog dijela luke otvorene za javni promet županijskog i lokalnog značaja, vrste i način plaćanja veza u luci, kriteriji za određivanje visine naknade te maksimalni iznosi naknade s raspodjelom prihoda. Člankom 5. stavkom 1. toga Pravilnika propisano je da se u komunalnom dijelu luke za korištenje veza sklapa ugovor o stalnom vezu.

Nadalje, člankom 19. stavkom 2. Pravilnika o korištenju stalnog veza s kriterijima za dodjelu veza i brojem vezova na komunalnim dijelovima luka koji je tuženik donio na sjednici održanoj 19. listopada 2007. godine, propisano je da odluku o gubitku prava na korištenje veza u luci donosi ravnatelj na prijedlog ovlaštene osobe. Člankom 19. stavkom 3. toga Pravilnika propisano je da korisnik veza, koji smatra da su donošenjem navedene odluke povrijeđene odredbe Pravilnika, ima pravo uložiti prigovor na rješenje o gubitku prava na korištenje veza upravnom vijeću u roku od petnaest dana od dana primitka rješenja. Člankom 19. stavkom 4. propisano je da je odluka upravnog vijeća konačna.

Visoki upravni sud Republike Hrvatske smatra da iz citiranih odredbi navedenih pravilnika proizlazi da se prava i obveze u vezi s uporabom veza za plovni objekt u komunalnom dijelu luke reguliraju ugovorom između korisnika plovnog objekta i tijela koje upravlja tom lukom, odnosno s lučkom upravom. Prema tome, o tome se ne odlučuje upravnim aktom u upravnom postupku.

Zakonom o pomorskom dobru i morskim lukama nije reguliran postupak u slučaju kada lučka uprava ne odobri zahtjev za dodjelu veza, odnosno odluči o gubitku prava na korištenje veza, a o čemu se ovdje radi prema mišljenju suda. U tom je slučaju citiranom odredbom članka 19. Pravilnika o korištenju stalnog veza s kriterijima za dodjelu veza i brojem vezova na komunalnim dijelovima luka propisana mogućnost ulaganja prigovora na rješenje o gubitku prava. Taj se prigovor ulaže upravnom vijeću čija je odluka konačna. Zakonom nije propisana mogućnost pokretanja upravnog spora protiv odluke upravnog vijeća lučke uprave, pa se stoga protiv toga akta ne može voditi upravni spor. Također, protiv odluke Upravnog vijeća tuženika od 8. travnja 2014. godine nije dopušteno podnijeti tužbu, pa je, prema mišljenju Visokog upravnog suda Republike Hrvatske, tužba u ovom predmetu osnovano odbačena.

Visoki upravni sud Republike Hrvatske smatra neosnovanim prigovore da je tužbu trebalo podredno shvatiti kao zahtjev za ocjenu zakonitosti općeg akta. Naime, prema članku 83. stavku 1. Zakona o upravnim sporovima, Visoki upravni sud Republike Hrvatske pokreće postupak ocjene zakonitosti općeg akta na zahtjev fizičke ili pravne osobe ili skupine osoba povezane zajedničkim interesom ako je pojedinačnom odlukom javnopravnog tijela, koja se temelji na općem aktu, došlo do povrede njihova prava ili pravnog interesa. Zahtjev se podnosi u roku od trideset dana od dostave odluke. Tužbeni zahtjev podnesen protiv više akata i odluka nije zahtjev za ocjenu zakonitosti općeg akta niti je upravni sud bio ovlašten odlučivati o tome.

Slijedom navedenog, na temelju članka 74. stavka 1. Zakona o upravnim sporovima, Visoki upravni sud Republike Hrvatske odbio je žalbu i potvrdio rješenje prvostupanjskog suda.

Dr. sc. Vesna Skorupan Wolff, znanstvena savjetnica u trajnom zvanju
Jadranski zavod Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti

Summary:

USE OF BERTHS IN THE COMMUNAL PART OF A PORT

High Administrative Court of the Republic of Croatia
Usž-2505/16-2, 6 September 2017

The rights and obligations related to the use of berths in the communal part of a port are regulated by a contract between the user of the vessel and the authorities that manage the port, ie, with the port authority. Therefore, this is not decided by an administrative act in administrative proceedings. If the port authority does not accept the request for the granting of berths or decides on the loss of the right to use berths, it is permitted to submit an objection to the decision rejecting the request or the decision on the loss of the right to use berths. The complaint is submitted to the managing board of the port authority, and the decision of the managing board is final. The law does not prescribe the possibility of initiating an administrative dispute against the decision of the administrative council of the port authority.

OVLAŠTENIK POMORSKOG PRIVILEGIJA JE ČLAN POSADE, A NE POSLODAVAC

Visoki trgovački sud Republike Hrvatske
Rješenje br. Pž-5619/10-4 od 1. veljače 2011.
Sutkinja: Branka Ćiraković

Pomorskim privilegijem koji postoji na onom brodu, u odnosu na koji je nastala tražbina, osigurane su i tražbine po osnovi doprinosa za mirovinsko i zdravstveno osiguranje zapovjednika broda i drugih članova posade. Ovlaštenik pomorskog privilegija nije poslodavac ili osoba koja umjesto njega isplaćuje osiguraniku plaću, nego su to zapovjednik broda i drugi članovi posade broda. Republika Hrvatska kao vjerovnica, jednako kao i ovrhovoditelj, spada u kategoriju ostalih vjerovnika iz čl. 912. st. 1. t. 4. PZ-a, što znači da njezina tražbina nije osigurana pomorskim privilegijem. Trenutak kada se počinje računati jednogodišnji rok trajanja privilegija na brodu za privilegirane tražbine iz prvog razreda (plaće i socijalna davanja u korist članova posade broda) propisan je u čl. 247. PZ-a, a počinje teći od iskrcaja tražitelja s broda. Treba tumačiti kako je »tražitelj« član posade broda privilegirani vjerovnik. Nakon proteka jednogodišnjeg roka dolazi do apsolutnog prestanka privilegija, što znači da to založno pravo ne pripada više ni jednom subjektu. Dakle, tražbinu koja je s te osnove zaštićena pomorskim privilegijem može isticati samo član posade broda kao njezin ovlaštenik, i to u roku trajanja tako osigurane tražbine. Put namirenja tražbine privilegiranog vjerovnika je prisilna prodaja broda u ovršnom postupku, a nakon proteka roka »trajanja« privilegija tražbina gubi specifičnu stvarnopravnu zaštitu. Prestankom privilegija na brodu ovlaštenici se namiruju propisanim redoslijedom namirenja, kao i ostale tražbine.

Ovršni postupak vodi se radi prisilnog ostvarenja novčane tražbine prodajom m/b »P«. U postupku razdiobe kupovnine prvostupanjski sud (Trgovački sud u Splitu, rješenjem pod poslovnim brojem Ovr-492/07 od 13. srpnja 2010.) odlučio je o namirenju ovrhovoditelja i drugih osoba koje na to polažu pravo, na temelju odredaba čl. 925. i 912. Pomorskog zakonika (*Narodne novine*, br. 181/2004, 76/2007, 146/08; u nastavku: PZ).

Prvostupanjski je sud utvrdio rješenjem kako diobnu masu za razdiobu kupovnine čini iznos od 144.000,00 kuna – troškovi provedbe ovrhe iznose 18.660,64 kuna s kamatama, a iz uplaćene kupovnine prethodno je podmiren

dio troškova postupka u iznosu od 489,96 kuna. Određeno je da se iz preostalog dijela diobne mase u iznosu od 143.510,04 kuna namiruje preostali dio troškova postupka u iznosu od 18.170,68 kuna i zakonske zatezne kamate, a nakon isplate tih troškova, iz preostalog dijela diobne mase namiruje se ovrhovoditelj za iznos od 58.654,41 kuna sa zakonskim zateznim kamatama. Nakon isplate troškova postupka i ovrhovoditeljeve tražbine, iz preostalog dijela diobne mase namiruje se dio tražbine vjerovnika Republike Hrvatske.

Protiv navedenog rješenja žalbu je izjavila vjerovnica Republika Hrvatska zbog pogrešne primjene materijalnog prava, s prijedlogom da ga Visoki trgovački sud Republike Hrvatske (u nastavku: VTS) preinači ili ukine i vrati prvostupanjskom sudu na ponovno odlučivanje.

U obrazloženju žalbe, vjerovnica ističe da je prvostupanjski sud pri razdiobi kupovnine pogrešno primijenio odredbu čl. 912. st. 2. PZ-a jer je nakon namirenja troškova postupka propustio odrediti namirenje tražbina osiguranih pomorskim privilegijem (čl. 241. PZ-a). Smatra kako je njezina tražbina osigurana pomorskim privilegijem. Vjerovnica je u ovom ovršnom postupku 26. travnja 2010. godine prijavila tražbinu u iznosu od 278.193,84 kuna na temelju upravnog rješenja od 13. listopada 2006. godine.

Vjerovnica je tvrdila da je njezina prijavljena tražbina s osnove doprinosa za mirovinsko osiguranje privilegirana na temelju individualizirane kapitalizirane štednje, generacijske solidarnosti, doprinosa za osnovno zdravstveno osiguranje i posebnog doprinosa u slučaju ozljede na radu u ukupnom iznosu od 195.578,81 kuna. Obveznik obračunavanja i plaćanja svih doprinosa je poslodavac ili druga osoba koja umjesto njega isplaćuje osiguraniku plaću. Dakle, vjerovnica smatra kako se njezina tražbina namiruje prije tražbina ostalih vjerovnika jer je osigurana pomorskim privilegijem. U preostalom dijelu, prijavljena tražbina vjerovnice spada u isti red namirenja kao i ovrhovoditeljeva tražbina, s tim da ovrhovoditelj, zbog zabilježbe ovrhe, ostvaruje prvenstvo u namirenju u tom dijelu.

U odgovoru na žalbu, ovrhovoditelj u bitnome ističe kako je protekao zakonski rok unutar kojeg je tražbina mogla biti zaštićena pomorskim privilegijem.

VTS je odlučio kako žalba nije osnovana, pa je odbio žalbu vjerovnice Republike Hrvatske kao neosnovanu i potvrdio rješenje Trgovačkog suda u Splitu u pobijanim točkama njegove izreke.

Ispitao je zakonitost prvostupanjskog rješenja na temelju odredbe čl. 365. st. 2. Zakona o parničnom postupku (*Narodne novine*, br. 53/1991, 91/1992, 111/1999, 88/2001, 117/2003; u nastavku: ZPP), u vezi s odredbom čl. 841. st. 5. PZ-a i čl. 19. Ovršnog zakona (*Narodne novine*, br. 57/1996, 29/1999, 173/2003, 151/2004,

88/2005; u nastavku: OZ), pazeći po službenoj dužnosti na bitne povrede odredaba parničnog postupka iz čl. 354. st. 2. t. 2., 4., 8., 9. i 11. ZPP-a i na pravilnu primjenu materijalnog prava, te utvrdio kako je ono pravilno i zakonito.

VTS smatra kako je prvostupanjski sud pravilno utvrdio da diobnu masu za razdiobu kupovnine čini iznos od 144.000,00 kuna, u visini uplaćene kupovnine (čl. 910. st. 1. t. 1. PZ-a). Istaknuo je kako se u skladu s odredbom čl. 912. st. 2. PZ-a troškovi nastali u tijeku postupka prodaje broda namiruju prije razdiobe kupovnine, pa i prije tražbina osiguranih pomorskim privilegijima. Pobijanim je rješenjem prvostupanjski sud pravilno utvrdio visinu nastalih troškova prodaje broda i odredio njihovo namirenje prije razdiobe kupovnine.

Odredbom čl. 912. st. 1. PZ-a propisano je pravilo redoslijeda namirenja vjerovnika. Iz diobne mase najprije se podmiruju vjerovnici čije su tražbine osigurane pomorskim privilegijem, potom vjerovnici prava zadržaja, vjerovnici čije su tražbine osigurane hipotekom na brodu te ostali vjerovnici.[1]

Privilegij predstavlja stvarnopravni teret na brodu koji ovlašteniku daje pravo na namirenje tražbine sudskom prodajom broda, s time da on ima prednost u naplati pred svim drugim pravima, pa tako i onima osiguranima pomorskom hipotekom. Privilegij je specifično zakonsko založno pravo na brodu, ograničeno stvarno pravo koje ovlašćuje svog nositelja da određenu tražbinu namiri iz vrijednosti broda, bez obzira na to čiji je taj brod, a vlasnik je to dužan trpjeti. Riječ je o obliku stvarnopravne odgovornosti vlasnika broda za određene tražbine.

VTS smatra kako je prvostupanjski sud pravilno zaključio da vjerovnica (Republika Hrvatska), jednako kao i ovrhovoditelj, spada u kategoriju ostalih vjerovnika iz čl. 912. st. 1. t. 4. PZ-a, što znači da njezina tražbina nije osigurana pomorskim privilegijem.

---

[1] Treba istaknuti kako je u ovom postupku primijenjen PZ, *Narodne novine*, br. 181/2004, 76/2007, 146/2008. Novelom PZ-a iz 2019. godine (ZIDPZ, *Narodne novine*, br. 17/2019) čl. 912. st. 1. t. 1. izmijenjen je i glasi: »Vjerovnici čije su tražbine osigurane zakonskim založnim pravom s osnova članaka 171. i 840.u ovoga Zakonika.« Iako nema veze s prikazanim predmetom, o spomenutoj noveli zainteresirani čitatelji mogu vidjeti u radu Skorupan Wolff, V., Vađenje i uklanjanje podrtina i potonulih stvari prema Prijedlogu zakona o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika iz 2018., *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, god. 58 (2019.), br. 173, str. 217, 245, 246. Također, u ZIDPZ-u iz 2019. godine izmijenjen je čl. 912. st. 1. t. 3. koji glasi: »3) vjerovnici koji po ovom Zakoniku imaju pravo zadržaja.« Tako su u krug vjerovnika prava zadržaja, koji imaju prednost namirenja u odnosu na hipotekarne vjerovnike, uključene i sve osobe koje imaju retenciju po PZ-u, a to su nakon normiranja ugovora o vezu i pružatelji usluge veza. Opširnije vidjeti Skorupan Wolff, V.; Padovan, A. V., Ugovor o vezu *de lege ferenda*, Barbić, J. (ur.), *Pravni okvir za luke nautičkog turizma*, Nakladnički niz *Modernizacija prava*, knjiga 42, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 2018., str. 83.

Odredbom čl. 241. st. 1. t. 1. PZ-a propisano je da su pomorskim privilegijem na brodu, u odnosu na kojeg je tražbina nastala, osigurane, među ostalim, i tražbine za plaće i druge iznose koji se duguju zapovjedniku broda, časnicima i drugim članovima posade u vezi s njihovim zaposlenjem na brodu, uključujući troškove povratnog putovanja i doprinose za socijalno osiguranje koji se plaćaju u njihovo ime. Dakle, tražbina s te osnove je privilegirana, ali njezini su ovlaštenici (nositelji privilegija) zapovjednik broda, časnici broda i drugi članovi posade broda, a ne vjerovnica.

VTS ističe kako u prilog tome treba napomenuti da su privilegiji na brodu vremenski ograničeni te prestaju protekom jedne godine (čl. 246. PZ-a). Riječ je o apsolutnom prestanku privilegija, što znači da to založno pravo ne pripada više ni jednom subjektu. Trenutak od kojeg se počinje računati jednogodišnji rok trajanja privilegija na brodu za privilegirane tražbine iz prvog razreda (plaće i socijalna davanja u korist članova posade broda) propisan je u čl. 247. PZ-a i taj rok počinje teći od iskrcaja tražitelja s broda. Pod »tražiteljem« treba razumjeti člana posade broda kao privilegiranog vjerovnika.

Nadalje, VTS smatra kako tražbinu, koja je s te osnove zaštićena pomorskim privilegijem, može isticati samo član posade broda kao njezin ovlaštenik i to samo u propisanom roku. Put namirenja tražbine privilegiranog vjerovnika jest prisilna prodaja broda u ovršnom postupku. Nakon proteka roka »trajanja« privilegija, tražbina gubi specifičnu stvarnopravnu zaštitu te prestankom privilegija na brodu ovlaštenici se namiruju propisanim redoslijedom namirenja, kao i ostale tražbine.

Na utvrđivanje međusobnog prvenstvenog reda u namirenju vjerovnika čije tražbine pripadaju u istu kategoriju prema čl. 912. st. 1. t. 4. PZ-a, primjenjuje se odredba čl. 857. st. 3. PZ-a (čl. 914. PZ-a) kojom je propisano da se učinak zabilježbe sastoji u tome da se prodaja radi namirenja tražbine ovrhovoditelja može provesti protiv svake osobe koja poslije stekne pravo vlasništva nad brodom koji je predmet prodaje (pravo na namirenje) i da ovrhovoditelj u čiju je korist ta zabilježba upisana, ima prvenstvo u vezi s namirenjem svoje ovršne tražbine i sporednih tražbina prema svakoj drugoj osobi koja poslije stekne hipoteku na brodu ili slično pravo na brodu ili koja ostvari pravo na namirenje. Za prvenstveni red prava na namirenje koje pripada ovrhovoditelju, odlučujući je trenutak kad je tijelu koje vodi upisnik brodova podnesen zaključak suda kojim se nalaže zabilježba rješenja o ovrsi (čl. 857. st. 6. PZ-a). Rješenje o ovrsi radi zabilježbe dostavljeno je Lučkoj kapetaniji Split 30. studenoga 2007. godine, otkad je ovrhovoditelj stekao prvenstvo namirenja svoje tražbine u odnosu na Republiku Hrvatsku koja je to pravo stekla prijavom tražbine u ovršnom postupku 26. travnja 2010. godine, dakle, nakon ovrhovoditelja.

Slijedom navedenog, VTS je potvrdio pobijano rješenje, a žalbu odbio na temelju čl. 380. t. 2. ZPP-a.

Dr. sc. Vesna Skorupan Wolff, znanstvena savjetnica u trajnom zvanju
Jadranski zavod Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti

Summary:

MARITIME LIENS ON SHIPS ARISE IN FAVOUR OF THE SHIP'S CREW, AND NOT IN FAVOUR OF THE EMPLOYER

High Commercial Court of the Republic of Croatia
Pž-5619/10-4, 1 February 2011

Maritime liens on a sea-going ship exist for claims arising from contributions for social insurance of the ship's crew. Maritime liens on ships arise in favour of the ship's crew, and not in favour of the employer or the person who pays the salary on his behalf. The Republic of Croatia as a creditor, belongs to the category of other creditors under Article 912. 1.4 of the Maritime Code, which means that its claims are not secured by maritime privilege. Maritime liens on a ship cease to exist after the expiration of one year. The time period is counted from the discharge of the ship's crew. After the expiration of one year, the absolute termination of the privilege occurs, which means that the right of lien no longer belongs to any subject.

STJECANJE BEZ OSNOVE – KORIŠTENJE BRODA BEZ NAKNADE

Visoki trgovački sud Republike Hrvatske
Presuda i rješenje br. Pž-6430/07-4 od 17. studenog 2010.
Vijeće: Branka Ćiraković, predsjednica vijeća; Marina Veljak i mr. sc. Nenad Šepić, članovi vijeća

Stranke su suvlasnici svaka u jednoj polovini ribarskog broda. Jedan suvlasnik potražuje da mu drugi suvlasnik, kao suvlasnik koji se bez naknade koristio suvlasničkim dijelom drugog suvlasnika, naknadi korist u visini iznosa zakupnine. Činjenica, je li suvlasnik koji je koristio brod pribavio sebi korist ribarenjem u ovom slučaju nije bitna jer tužitelj traži novčani iznos u visini iznosa zakupnine koju bi tuženik platio da je zakupio taj brod, a ne u visini koristi koju je tuženik ostvario korištenjem broda, konkretno ribarenjem.

Tužitelj u tužbi navodi da su tužitelj i tuženik svaki u jednoj polovini suvlasnici ribarskog broda V. koji je koristio tuženik. Tužitelj smatra da se tuženik korištenjem broda neosnovano obogatio za visinu zakupnine koju bi inače trebao plaćati tužitelju za korištenje broda i to u visini od 4.000,00 kuna mjesečno, što za razdoblje od 1. travnja 1997. do 1. prosinca 2003. godine iznosi 324.000,00 kuna, s tim da na svaki dospjeli mjesečni iznos tužitelj potražuje i kamate. Budući da je u međuvremenu brod V. koji je vrijedio najmanje 400.000,00 kuna, isključivo zbog nebrige tuženika, potonuo uz obalu K. u području R., tužitelj kao vlasnik broda u jednoj polovini na ime naknade štete potražuje iznos od 200.000,00 kuna sa zakonskom zateznom kamatom tekućom od 23. studenog 2003. godine do isplate.

Tuženik se protivio tužbenom zahtjevu istaknuvši da tužitelju nikada nije priječio korištenje broda te da se brod V. dugo nalazio na vezu u R., a tužitelj je mogao u svako doba stupiti u posjed broda, ali to nikada nije niti pokušavao. Smatra da bi brod davno potonuo da ga on nije održavao, pa ističe i prigovor prijeboja na ime nužnog održavanja i izvršenih ulaganja u Brodogradilištu B. i u Remontnom brodogradilištu Š. Zahtjev za isplatu zakupnine smatra u cijelosti neosnovanim, a ističe i prigovor zastare za razdoblje prije 1. ožujka 1999. godine. U odnosu na zahtjev za naknadu štete zbog potonuća broda ukazuje na činjenicu da je i tužitelj kao suvlasnik broda bio dužan brinuti o brodu, a ne jednostavno čekati da potone pa onda tražiti zakupninu i naknadu štete. Napominje da je vrijednost broda bila veoma mala jer brod nekoliko godina nije bio u plovnom stanju.

U postupku je kao stranka saslušan tužitelj, a u svom iskazu pred sudom izjavio je da je tuženik, osim što je brod koristio, brod i uređivao, i to upravo zato što je tijekom korištenja potrebno popravljati ono što se kvari i što se redovnom uporabom troši kada se radi s brodom. Naveo je da nikad nije vodio računa o bilo čemu što je vezano za taj brod, da tuženiku nikada nije ponudio sufinanciranje troškova i da mu nikada nije pomagao u ispumpavanju vode iz broda. Također je istaknuo kako između njega i tuženika nije postojao dogovor da će mu bilo što plaćati za korištenje broda. Napomenuo je kako je jedino, dok su bili u dobrim odnosima, tuženiku pomogao pri šivanju mreža. Tužitelj je dalje iskazivao da pretpostavlja da je tuženik napravio i remont broda jer je svjedodžba broda vrijedila sve dok brod nije bio vezan.

Sud je utvrdio da je najmanje godinu i pol dana prije nego što je brod V. potonuo, a potonuo je 22. studenog 2003. godine, s njega skinut radar i druga navigacijska oprema, vitlo za dizanje mreže i pogonski stroj tako da brod nije bio sposoban za plovidbu i nije isplovljavao iz K. Također, sud je utvrdio da od 2000. godine pa nadalje brod uopće nije korišten, a tuženik je svoj suvlasnički dio od jedne polovine na brodu V. upisao u upisnik brodova tek 11. prosinca 2000. godine. Bez upisa tuženik nije mogao dobiti povlasticu za obavljanje gospodarskog ribolova na moru pa je sud povjerovao iskazu tuženika, saslušanog u svojstvu stranke, da u posljednjih sedam do osam godina nije ribario zbog navedenog razloga, što znači da predmetnim brodom nije mogao ribarenjem pribaviti nikakvu imovinsku korist.

Utvrđeno je da je tužitelj podnio tužbu radi predaje broda V. u posjed, o čemu se vodi spor pred Trgovačkim sudom u Splitu, pod poslovnim brojem P-2332/00, koji je prekinut kada je potonuo brod, no u svom stranačkom iskazu u ovom postupku tužitelj je naveo da prije tužbe od tuženika nikada nije tražio ništa pa tako ni da mu preda brod u suposjed, iako ga je viđao. Na pitanje zbog čega prije tužbe nije tražio zakupninu ili predaju broda, odgovorio je da nije vodio računa ni o tuženiku ni o brodu ni o bilo čemu što je vezano za brod. Prešutno je dopustio tuženiku da koristi brod, a nije se s njim dogovorio da će mu za korištenje broda nešto plaćati, dok je predaju broda u suposjed i zakupninu tražio tek nakon što je tuženik protiv njega podnio tužbu radi uknjižbe svog suvlasničkog dijela od jedne polovine. Iz iskaza tužitelja sud je zaključio da su tužitelj i tuženik, nakon što je tužitelj kupio brod, neko vrijeme radili zajedno, zatim su se zbog određenih financijskih razloga odvojili pa je tuženik koristio brod, a tužitelj je dolazio samo povremeno. U trenutku kada je tuženik ishodio presudu kojom mu je tužitelj priznao vlasništvo u jednoj polovini, brod V. je već bio na mrtvom vezu i tužitelju nitko nije branio da dođe na brod.

Ocjenjujući provedene dokaze i iskaze stranaka, prvostupanjski je sud (Trgovački sud u Splitu) utvrdio da je tužitelj prešutno prepustio tuženiku korištenje broda bez naknade sve do 1999. godine kada ga je tuženik tužio radi utvrđenja prava vlasništva na brodu. Prvostupanjski je sud donio odbijajuću presudu te ocijenio da tužitelj nije dokazao da je tuženik od uporabe broda imao korist koju tužitelj potražuje od njega u smislu odredbe članka 219. Zakona o obveznim odnosima (*Narodne novine*, br. 53/1991, 73/1991, 3/1994, 7/1996, 112/1999; u nastavku: ZOO).

Slijedom navedenog, prvostupanjski je sud (Trgovački sud u Splitu), presudom pod poslovnim brojem P-1975/06 od 15. svibnja 2007., odbio tužbeni zahtjev za isplatu iznosa od 324.000,00 kuna s kamatama tekućim od dospijeća pojedinih iznosa do isplate. Također, odbio je i tužbeni zahtjev za naknadu štete zbog potonuća broda u iznosu od 200.000,00 kuna sa zakonskom kamatom koja teče od 23. studenog 2003. godine do isplate, kao i zahtjev za naknadu parničnog troška. Tužitelju je naloženo platiti tuženiku trošak parničnog postupka u iznosu od 24.400,00 kuna u roku od osam dana i pod prijetnjom ovrhe.

Protiv prvostupanjske presude pravodobnu je žalbu podnio tužitelj zbog bitne povrede odredaba parničnog postupka i pogrešne primjene materijalnog prava. U žalbi navodi da je tuženik bio u posjedu broda pa je isključivo on svojim ponašanjem doveo do njegova potonuća. Tvrdi da su tuženikova obećanja da je spreman tužitelju predati brod samo prazna obećanja, pri čemu smatra logičnim postaviti pitanje zašto bi tužitelj preuzeo brod koji nije sposoban za plovidbu i s kojeg su skinuti radar i druga navigacijska oprema, vitlo za dizanje mreže i pogonski stroj. Smatra da iz navedenog jasno proizlazi da je tuženik koristio cijeli brod u svoju korist pa je tužitelj ovlašten tražiti naknadu ostvarene koristi koja se sastoji u iznosu zakupnine koju bi inače morao plaćati, kao i naknadu štete zbog potonuća broda. Predlaže da drugostupanjski sud preinači pobijanu presudu, odnosno da je ukine i vrati prvostupanjskom sudu na ponovni postupak.

Visoki trgovački sud Republike Hrvatske (u nastavku: VTS) odlučio je kako je žalba djelomično osnovana. U obrazloženju svoje odluke istaknuo je kako iz provedenog dokaznog postupka proizlazi da tužitelj nije dokazao postojanje uzročne veze između radnji tuženika i potonuća broda, pa smatra da je prvostupanjski sud pravilno primijenio pravila o teretu dokazivanja utvrdivši da tužitelj nije dokazao da je za potonuće broda odgovoran tuženik.

Zbog navedenih razloga VTS je tužiteljevu žalbu djelomično odbio kao neosnovanu i u tom dijelu potvrdio prvostupanjsku presudu na temelju članka 368. stavka 1. ZPP-a. VTS je istaknuo da u skladu s odredbama članka 7. stavka 2. i članka 219. ZPP-a dužnost je stranaka iznijeti činjenice i predložiti dokaze na

kojima temelje svoje zahtjeve ili kojima pobijaju navode i dokaze protivnika. Njihova je dužnost iznijeti sudu činjenice i predložiti dokazna sredstva prikladna za stjecanje uvjerenja suda u istinitost tvrdnji od kojih zavisi osnovanost zahtjeva stranka. Ako stranka u tome ne uspije, sud će izvesti zaključak o nedokazanosti, odnosno o neistinitosti njezine tvrdnje, pa će njezin zahtjev odbiti kao neosnovan. Stranka ostvaruje povoljne izglede za svoj uspjeh u parnici predlaganjem efikasnih dokaza. Kada sud ne uspije formirati određeno uvjerenje oslanjajući se na slobodnu ocjenu dokaza tada dolaze u obzir pravila o teretu dokazivanja (članak 221.a ZPP-a). Ta pravila u osnovi obvezuju sud da uzme kao nedokazanu onu tvrdnju za čiju istinitost stranka, koja se na određenu činjenicu poziva u svoju korist, nije uspjela pružiti dovoljno odgovarajućih dokaznih sredstava.

Odredbom članka 154. stavka 1. ZOO-a propisano je da onaj tko drugom uzrokuje štetu dužan je tu štetu nadoknaditi ako ne dokaže da je šteta nastala bez njegove krivnje. Krivnja se pretpostavlja pa je tuženik dužan dokazati da nije kriv, no tužitelj prije toga mora dokazati postojanje općih pretpostavki za štetu – postojanje štetne radnje štetnika, štete i uzročno-posljedične veze između štetne radnje i štete.

Zahtjev za isplatu iznosa od 324.000,00 kuna tužitelj temelji na odredbi članka 219. ZOO-a koja propisuje da kada je netko upotrijebio tuđu stvar u svoju korist, imatelj može zahtijevati, nezavisno od prava na naknadu štete ili ako nje nema, da mu ovaj naknadi korist koju je imao od uporabe. Taj je zahtjev prvostupanjski sud ocijenio neosnovanim jer smatra da brod nije bio u uporabi od 2000. godine pa nadalje, a prije toga tuženik nije ribario pa nije mogao pribaviti nikakvu imovinsku korist.

U vezi s tim, VTS napominje da činjenica je li tuženik pribavio sebi korist ribarenjem, a na kojoj je prvostupanjski sud utemeljio svoju ocjenu, u ovom slučaju nije bitna jer tužitelj traži novčani iznos u visini iznosa zakupnine koju bi tuženik platio da je zakupio taj brod, a ne u visini koristi koju je tuženik ostvario korištenjem broda, konkretno ribarenjem. Prema shvaćanju VTS-a, za ocjenu osnovanosti tužbenog zahtjeva bitna je činjenica od kada brod nije bio u uporabi, no tek nakon što prvostupanjski sud odluči o istaknutom prigovoru zastare, o kojem nije odlučio. VTS smatra da u slučaju neosnovanosti tog prigovora, odnosno njegove djelomične osnovanosti treba utvrditi je li i kako je u vrijeme koje nije obuhvaćeno zastarom tuženik koristio brod, je li tužitelju u istom razdoblju bilo moguće koristiti brod i je li u tom razdoblju tužitelj prešutno prepustio korištenje broda tuženiku bez obveze plaćanja zakupnine. Treba imati u vidu i nespornu činjenicu da je samo tuženik održavao i popravljao brod, dakle, snosio je trošak održavanja cijelog broda iako je tužitelj vlasnik u jednoj polovini. Nadalje,

VTS ističe da je u ovom postupku potrebno ocijeniti kakav je značaj podnošenje tužbe za predaju broda u posjed, u kakvom je stanju bio brod u tom trenutku, odnosno je li bio sposoban za plovidbu i davanje u zakup i po kojoj cijeni te je li tada tuženik koristio brod tako da je svojim korištenjem onemogućio tužiteljevo korištenje broda.

VTS je zaključio da prvostupanjski sud u svojoj presudi nije iznio razloge o odlučnim činjenicama, konkretno o prigovoru zastare, pa je tako počinio bitnu povredu odredaba parničnog postupka iz članka 354. stavka 2. točke 11. ZPP-a, na koju VTS pazi po službenoj dužnosti. Radi se o prigovoru materijalnopravne prirode, a prema mišljenju VTS-a presuda se ne može ispitati zbog toga što je prvostupanjski sud propustio navesti razloge o odlučnim činjenicama. Na temelju odredbe članka 369. stavka 1. ZPP-a, VTS je tužiteljevu žalbu djelomično uvažio, presudu u tom dijelu ukinuo i predmet vratio na ponovni postupak prvostupanjskom sudu.

Prema uputi VTS-a, u ponovnom postupku prvostupanjski sud treba, imajući u vidu da se radi o posebnom slučaju stjecanja bez osnove, prvenstveno odlučiti o prigovoru zastare. U vezi s tim, istaknuo je da potraživanje naknade koristi koju je imala osoba upotrebljavajući tuđu stvar u svoju korist zastarijeva u općem zastarnom roku od pet godina (članak 371. ZOO-a). Osim toga, VTS je uputio prvostupanjski sud da treba utvrditi sve ostale činjenice o kojima ovisi ocjena osnovanosti tužbenog zahtjeva za plaćanje zakupnine (je li tuženik i u kojem razdoblju koristio brod i je li tužitelj mogao koristiti brod) i o tome donijeti zakonitu i obrazloženu odluku.

Dr. sc. Vesna Skorupan Wolff, znanstvena savjetnica u trajnom zvanju
Jadranski zavod Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti

Summary:

UNJUST ENRICHMENT: THE USE OF A SHIP WITHOUT PAYMENT OF HIRE

High Commercial Court of the Republic of Croatia
Pž-6430/07-4, 17 November 2010

The parties are co-owners each of one half of a fishing vessel. One co-owner requests that the other co-owner, as a co-owner who used the co-owned part of the other co-owner without payment of hire, compensate him for the benefit in the amount of the hire. The fact that the co-owner who used the vessel obtained his benefit by fishing is irrelevant in this case because the plaintiff seeks a sum of money in the amount of the hire that the defendant would have paid if he had chartered that boat, and not in the amount of the benefit achieved by fishing.

ODGOVORNOSTI ZA ŠTETU ZBOG NEZAKONITOG RADA LUČKE UPRAVE

Visoki trgovački sud Republike Hrvatske
Presuda br. Pž-6337/06-6 od 19. studenog 2009.
Vijeće: mr. sc. Srđan Šimac, predsjednik vijeća; Branka Ćiraković i Marina Veljak, članovi vijeća

Lučka uprava je pravna osoba sui generis *koja ima javne ovlasti u zakonom propisanim poslovima državne uprave. Neprofitna je pravna osoba koja obavlja i poslove dodjele (prvenstvenih) koncesija za gospodarsko korištenje pomorskog dobra. Moguće je da će nezakonitim ili nepravilnim radom lučke uprave biti nanesena šteta određenim subjektima. Stoga je Zakonom o sustavu državne uprave*[1] *propisana odgovornost Republike Hrvatske za štetu koju treće osobe mogu pretrpjeti zbog nezakonitog ili nepravilnog rada lučke uprave. Prvostupanjski je sud odlučio o tužbenom zahtjevu primjenom pravila o teretu dokazivanja, iako je prema mišljenju drugostupanjskog suda na konkretan slučaj trebalo primijeniti odredbe Zakona o sustavu državne uprave. Međutim, i pravilnom primjenom materijalnog prava odluka o tužbenom zahtjevu bila bi jednaka, pa je drugostupanjski sud potvrdio presudu prvostupanjskog suda.*

Tužbeni se zahtjev odnosi na naknadu štete (izmaklu korist) za koju tužitelj tvrdi da mu je nastala zbog nezakonitog rada tuženika (lučke uprave) jer mu tuženik nije pravodobno dodijelio prvenstvenu koncesiju za obavljanje lučke djelatnosti ukrcaja i iskrcaja putnika i vozila u luci S.

Primjenom odredbi čl. 155. i 189. Zakona o obveznim odnosima (*Narodne novine*, br. 53/1991, 73/1991, 111/1993, 3/1994, 7/1996, 91/1996, 112/1999, 88/2001; u nastavku: ZOO) i Zakona o morskim lukama (*Narodne novine*, br. 108/1995, 6/1996, 97/2000; u nastavku: ZML), prvostupanjski je sud (Trgovački sud u Splitu, presudom pod poslovnim brojem P-714/03 od 29. svibnja 2006.) ocijenio da tuženik tužitelju nije odgovoran za štetu. S obzirom na to da je tužitelj podnio zahtjev tuženiku za dodjelu prvenstvene koncesije 18. siječnja 2000. godine, tužbeni zahtjev koji se odnosi na prethodno razdoblje nije osnovan. Tužbenim je zahtjevom tužitelj tražio da se izmakla dobit odredi u paušalnom iznosu od 10 % naplaćene lučke naknade. Prvostupanjski je sud, primjenom pravila o teretu dokazivanja, zaključio kako tužitelj nije dokazao osnovanost svog zahtjeva

[1] *Narodne novine*, br. 75/1993, 48/1999, 15/2000, 59/2001, 190/2003 – pročišćeni tekst.

jer nije predložio odgovarajuće dokaze niti dokazao odlučne činjenice o kojima ovisi pravo na naknadu štete. Tužitelj je trebao ne samo paušalno odrediti visinu tužbenog zahtjeva, nego i prikupiti podatke o broju ukrcanih i iskrcanih putnika, odrediti relevantno razdoblje te pružiti podatke o najvišim iznosima naknade lučkih djelatnosti. O naknadi parničnih troškova odlučeno je primjenom odredbe čl. 154. st. 1. Zakona o parničnom postupku (*Narodne novine*, br. 53/1991, 91/1992, 112/1999, 88/2001, 117/2003, 88/2005, 2/2007, 84/2008, 123/2008; u nastavku: ZPP).

Protiv prvostupanjske presude kojom je odbijen tužbeni zahtjev, tužitelj je podnio žalbu iz svih žalbenih razloga i predložio Visokom trgovačkom sudu Republike Hrvatske (u nastavku: VTS) njezino ukidanje i vraćanje predmeta na ponovno suđenje.

U obrazloženju žalbe, tužitelj je u bitnome naveo kako je prvostupanjska presuda zahvaćena bitnim povredama odredaba parničnog postupka (čl. 354. st. 2. t. 11. ZPP-a) jer nije razumljiva i ne sadržava razloge o bitnim činjenicama. Tužitelj je u žalbi vrlo opsežno iznosio svoju tvrdnju o tome da je prvostupanjski sud nepravilno zaključio o neosnovanosti tužbenog zahtjeva. Protivio se zaključku prvostupanjskog suda o tome da nije dokazao sve relevantne činjenice, s obzirom na to da je sud odbio izvesti predložene dokaze i tuženika pozvati da dostavi relevantne podatke kojima tužitelj ne raspolaže, a niti je prihvatio njegov prijedlog za preotvaranje glavne rasprave. Tužitelj je lučku djelatnost ukrcaja i iskrcaja putnika obavljao od osnivanja, a od tuženika je pravodobno zatražio dodjelu prvenstvene koncesije (koju je konačno i dobio). Daljnjim žalbenim navodima tužitelj je tvrdio da je prvostupanjskom sudu dostavio sve relevantne podatke za utvrđivanje visine zatražene naknade i visine izmakle dobiti, a sud je donošenjem pobijane odluke i nepravilnom ocjenom izvedenih dokaza povrijedio osnovna načela parničnog postupka. Tužitelj ističe kako tuženik ne samo što mu nije pravodobno dodijelio prvenstvenu koncesiju, nego je protuzakonito nastavio obavljati tu lučku djelatnost putem rada studenata i to je naplaćivao.

Tuženik je odgovorio na tužiteljevu žalbu te je osporio osnovanost žalbenih navoda istaknuvši kako smatra da je prvostupanjski sud pravilnom ocjenom dokaza odbio tužbeni zahtjev.

VTS je odlučio da tužiteljeva žalba nije osnovana.

VTS je ispitao pobijanu presudu na temelju odredbe čl. 365. st. 2. ZPP-a, u granicama dopuštenih žalbenih razloga, pazeći pritom, po službenoj dužnosti, na bitne povrede odredaba parničnog postupka iz odredbe čl. 354. st. 2. t. 2., 4., 8., 9. i 11. ZPP-a, kao i na pravilnu primjenu materijalnog prava, te je utvrdio kako je ona pravilna i zakonita, osim u dijelu odluke o parničnim troškovima.

Prema mišljenju VTS-a, u postupku koji je prethodio donošenju pobijane presude, te u pobijanoj odluci, nema bitnih povreda odredaba parničnog postupka na koje VTS pazi po službenoj dužnosti, kao i onih na koje tužitelj posebno ukazuje u žalbi (čl. 354. st. 2. t. 11. ZPP-a). Prvostupanjski je sud valjano obrazložio svoju odluku, a svi su razlozi pobijane presude u suglasnosti sa sadržajem isprava u spisu. Zaključak je VTS-a da je prvostupanjski sud savjesno i brižljivo ocijenio dokaze na temelju rezultata postupka te je odlučio koje činjenice treba uzeti kao dokazane prema svom uvjerenju, a stečeno uvjerenje opravdao je logičnim razlozima iz kojih se može provjeriti da ono ima valjanu osnovu (čl. 8. ZPP-a).

VTS je smatrao kako tužitelj neosnovano tvrdi da je počinjena povreda odredaba parničnog postupka, time što prvostupanjski sud nije prihvatio njegov prijedlog za preotvaranje glavne rasprave. Riječ je o procesnoj ovlasti suda propisanoj odredbom čl. 305. ZPP-a koja sudu daje mogućnost takvog postupanja ako ocijeni da je to potrebno radi dopune postupka ili razjašnjenja pojedinih važnih pitanja. Pored utvrđenih činjenica, VTS nije smatrao potrebnim izvođenje daljnjih dokaza, a tužiteljeva je obveza bila iznijeti sve relevantne činjenice i predložiti odgovarajuće dokaze za njihovo utvrđenje do zaključenja glavne rasprave.

VTS je istaknuo kako je prvostupanjski sud o tužbenom zahtjevu odlučio primjenom pravila o teretu dokazivanja, iako je na konkretan slučaj trebalo primijeniti odredbe Zakona o sustavu državne uprave (*Narodne novine*, br. 75/1993, 48/1999, 15/2000, 59/2001, 190/2003 – pročišćeni tekst). Međutim, odluka o tužbenom zahtjevu bila bi jednaka i pravilnom primjenom materijalnog prava, dakle, Zakona o sustavu državne uprave.

Odredbom čl. 2. Zakona o sustavu državne uprave propisano je da poslove državne uprave (neposrednu provedbu zakona, donošenje propisa za njihovu provedbu, obavljanje upravnog nadzora i dr.) obavljaju tijela državne uprave. Određeni poslovi državne uprave mogu se posebnim zakonom povjeriti tijelima jedinica lokalne i područne (regionalne) samouprave ili drugim pravnim osobama koje na temelju zakona imaju javne ovlasti.

Štetu koja građaninu ili pravnoj osobi nastane nezakonitim ili nepravilnim radom tijela državne uprave, tijela jedinica lokalne i područne (regionalne) samouprave, odnosno pravnih osoba koje imaju javne ovlasti u povjerenim im poslovima državne uprave naknađuje Republika Hrvatska (čl. 13. Zakona o sustavu državne uprave).

Lučka uprava osniva se radi upravljanja, izgradnje i korištenja luke otvorene za javni promet (čl. 30. st. 1. ZML-a). Lučka uprava je neprofitna pravna osoba koja obavlja djelatnosti propisane zakonom (čl. 33. ZML-a), a tako i dodjelu (prvenstvenih) koncesija za gospodarsko korištenje pomorskog dobra. Dakle, lučka

uprava je pravna osoba *sui generis* koja ima javne ovlasti u zakonom joj povjerenim poslovima državne uprave. Moguće je da će nezakonitim ili nepravilnim radom lučke uprave biti nanesena šteta određenim subjektima, a za takvu štetu zakonom je propisana odgovornost Republike Hrvatske. VTS je smatrao da bi se, zbog razloga opisanih u presudi, u ovom predmetu trebao odbiti tužbeni zahtjev. Budući da je o njemu odlučeno jednako kao i u prvostupanjskoj presudi, potvrđena je pobijana presuda (čl. 368. st. 2. ZPP-a).

Slijedom navedenog, VTS je odbio tužiteljevu žalbu kao neosnovanu i potvrdio presudu Trgovačkog suda u Splitu kojom je odbijen tužbeni zahtjev.

Dr. sc. Vesna Skorupan Wolff, znanstvena savjetnica u trajnom zvanju
Jadranski zavod Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti

Summary:

LIABILITY FOR DAMAGE DUE TO ILLEGAL WORK OF THE PORT AUTHORITY

High Commercial Court of the Republic of Croatia
Pž-6337/06-6, 19 November 2009

The Port Authority is a legal entity sui generis that has public powers in the affairs of state administration prescribed by law. It is a non-profit legal entity that also performs the tasks of awarding (priority) concessions for the economic use of maritime assets. It is possible for the work of the port authority to cause damage to certain entities, due to the illegal or irregular work of that body. The Republic of Croatia's responsibility is prescribed by the Act on the State Administration System for damage that third parties may suffer as a result of the illegal or irregular work of the port authority.

ODLUKE STRANIH SUDOVA
DECISIONS OF FOREIGN COURTS

ODGOVORNOST ZA OPASNOST OD ZAKAŠNJENJA U PRIJEVOZU ROBE MOREM

Njemački vrhovni sud (BGH)
Presuda br. I ZR 140/22 od 20. travnja 2023.

Tužitelj je transportni osiguratelj osiguranika koji modulima kokpita oprema sva vozila koja proizvođač automobila V. proizvodi u Meksiku. Tužena logistička tvrtka obvezala se okvirnim ugovorom prevoziti dijelove potrebne za sklapanje automobila kopnenim putem u Bremen, gdje će ih ukrcati u kontejnere i prema točno određenim tjednim rasporedima otpremati morskim putem u Meksiko. No jedan prijevoz morem nije mogao biti obavljen na vrijeme, o čemu je tuženik obavijestio osiguranika prije nastupa zakašnjenja. Tuženik je odbio organizirati zamjenski prijevoz zrakom, iako je bio nužan da se izbjegne nastup zakašnjenja i zastoj u proizvodnji automobila. Osiguranik je sam organizirao prijevoz zrakom i od tuženika tražio naknadu troškova. Za Savezni vrhovni sud nije bilo važno jesu li stranke sklopile posebne ugovore za kopneni prijevoz do Bremena i pomorski prijevoz do Meksika ili su sklopile jedinstveni ugovor o multimodalnom prijevozu. Budući da je poznato da je do zakašnjenja došlo na pomorskom dijelu, primjenjuje se pomorsko pravo. Ono ne sadržava posebne odredbe o odgovornosti za zakašnjenje, pa se primjenjuju opći propisi o zakašnjenju. Tuženik je zastupao stav da je dužnik u zakašnjenju tek nakon opomene vjerovnika koja mu se uputi poslije datuma dospijeća. No u ovom slučaju osiguranik nije uputio takvu opomenu. Opomena omogućuje dužniku da sagleda posljedice koje će imati zbog neispunjenja te ga potiče da odmah izvrši svoju obvezu. Svrha je opomene već postignuta sklapanjem ugovora s obvezom tjednih isporuka opreme, pa je Sud zauzeo stajalište da posebna opomena nakon dospijeća nije bila potrebna. Obveza je oštećenika da spriječi ili smanji štetu. Troškovi zračnog prijevoza bili su nužni za sprečavanje puno veće štete te se, kao i sama šteta koja je njima izbjegnuta, smatraju nadoknadivom štetom iz zakašnjenja. Nasuprot toj obvezi oštećenika, dužnost je štetnika da naknadi oštećeniku troškove njegovih mjera za smanjenje ili sprečavanje štete. Prema ovom općem načelu odštetnog prava, troškovi sprečavanja štete naknađuju se prema onoj osnovi tužbenog zahtjeva po kojoj bi se nadoknadila izbjegnuta šteta. U slučaju da je osiguranik propustio organizirati zračni prijevoz i time dopustio da dođe do štete iz zakašnjenja, tuženik je mogao prigovoriti da je osiguranik propustio spriječiti ili smanjiti štetu. Troškovi zračnog prijevoza, iako su nastali prije nego je zakašnjenje nastupilo, prouzročeni su opasnošću od zakašnjenja. Stoga

nije bilo potrebno utvrditi je li osiguranik naručio zračni prijevoz tek pošto je tuženik došao u zakašnjenje. Ako se, kao u ovom sporu, mjere za sprečavanje ili smanjenje štete traže kao šteta nastala zbog zakašnjenja, nije bitno jesu li te mjere poduzete tek nakon nastanka događaja iz kojeg proizlazi odgovornost ili već ranije kao mjera opreza.

Činjenično stanje

Tužitelj je jedini transportni osiguratelj tvrtke S. GmbH (u nastavku: osiguranik). Osiguranik oprema modulima kokpita sva vozila koja proizvođač automobila V. proizvodi u Meksiku. Tuženik je logistička tvrtka.

Osiguranik je sklopio okvirni ugovor s tuženikom koji se obvezao da će od 1. travnja 2016. godine prevoziti dijelove za sklapanje kokpita vozila iz drugih europskih zemalja kopnenim putem u Bremen, gdje će ih spakirati u kontejnere i otpremiti brodom u Meksiko.

U sklopu tog sporazuma, tuženik je početkom lipnja 2017. godine prevezao dijelove kokpita u Bremen i utovario ih u dva kontejnera za otpremu u Meksiko. U e-poruci od 30. lipnja 2017. godine, tuženik je obavijestio osiguranika da se kontejneri ne mogu ukrcati na kontejnerski brod APL H. u dvadeset petom kalendarskom tjednu (počinje 26. lipnja) zbog oštećenja stroja te će umjesto toga biti ukrcani na motorni brod MS L. koji kreće u dvadeset šestom kalendarskom tjednu (počinje 3. srpnja). Tuženik je 6. srpnja 2017. godine obavijestio osiguranika e-porukom da se kontejneri neće ukrcati na motorni brod MS L., nego na motorni brod MS B. koji će isploviti u dvadeset sedmom kalendarskom tjednu (počinje 10. srpnja) i stići u Meksiko 25. srpnja 2017. godine.

Putem e-pošte, odnosno dvjema e-porukama od 6. srpnja 2017. godine, osiguranik je zatražio od tuženika da ispita ranije mogućnosti ukrcaja na brod ili da najhitnije potrebne dijelove otpremi zračnim prijevozom o vlastitom trošku. Tuženik je istoga dana odgovorio e-porukom kako nema smisla izvesti kontejnere iz terminala jer bi tada sve trajalo još duže. U e-poruci od 10. srpnja 2017. godine, tuženik je odbio zračnim prijevozom poslati najhitnije potrebne dijelove.

Osiguranik je tada angažirao špediterskú tvrtku G. koja je 20. srpnja 2017. godine obavila prijevoz zrakom i za to osiguraniku fakturirala iznos od 12.876,03 USD. Tužitelj je platio svom osiguraniku navedeni iznos, umanjen za uštođene troškove pomorskog prijevoza u procijenjenom iznosu od 276,03 USD i umanjen za franšizu od 5 %.

Tužitelj je podnio tužbu protiv tuženog u iznosu od 12.600,00 USD plus kamate. Tvrdio je da su zrakom prevezeni odabrani dijelovi istoga tipa koji su bili

nužni da se spriječi znatno skuplja obustava proizvodnje u tvornici Volkswagena u Meksiku, do koje bi došlo da su kontejneri stigli tek 25. srpnja 2017. godine. Osiguranik je ovlastio osiguratelja da traži odštetu, uključujući i iznos franšize.

Iz obrazloženja presude

Osiguranik je opravdano tražio od tuženika da u srpnju 2017. godine brodom otpremi kontejnere s dijelovima opreme iz Bremena u Meksiko. Tuženik nije na vrijeme pružio uslugu koja se od njega tražila.

U slučaju spora primjenjuju se pravila općeg obveznog prava. Pri tome se ne mora utvrditi jesu li stranke, izvršavajući okvirni sporazum u vezi s dotičnim dijelovima opreme, sklopile jedinstveni ugovor o prijevozu robe korištenjem različitih prijevoznih sredstava (multimodalni prijevoz) u smislu paragrafa 452. Trgovačkog zakonika (u nastavku: HGB) (prijevoz kopnom do Bremena i prijevoz brodom do Meksika) ili su sklopile poseban ugovor za svaki dio prijevoza drugim prijevoznim sredstvom, uključujući prijevoz dijelova opreme iz Njemačke u Meksiko. U oba se slučaja primjenjuje pomorsko pravo *(Seefrachtrecht)*. Budući da je izvjesno da je do zakašnjenja došlo na pomorskom dijelu, odgovornost tuženika utvrđuje se prema pomorskom pravu u skladu s paragrafom 452.a, prvom rečenicom HGB-a (poznato mjesto gdje je nastala šteta) i u slučaju ugovorenog multimodalnog prijevoza. Pomorsko pravo ne sadržava posebne zakonske odredbe o odgovornosti prijevoznika za štetu nastalu zakašnjelom isporukom robe. Postoji li odgovornost, dakle, određuju opći propisi o zakašnjenju.

Iz činjenica koje je utvrdio Žalbeni sud proizlazi da je tuženik dužnu uslugu prijevoza morao izvršiti prije 25. srpnja 2017. godine. Žalbeni sud nije utvrdio je li tuženik dostavio natovarene kontejnere primatelju u Meksiku ni kada je to učinio. U žalbi se navodi da su kontejneri tamo stigli na MS B.-u, kako je i najavljeno, 25. srpnja 2017. godine. No, čak i u tom slučaju, tuženik je prekasno ispunio svoje ugovorne obveze.

Paragraf 271. Građanskog zakonika (u nastavku: BGB) načelno određuje kada se duguje usluga koju mora pružiti dužnik. Nakon toga, vjerovnik može zahtijevati izvršenje odmah, a dužnik može izvršiti odmah ako rok ispunjenja nije određen niti se može izvesti iz okolnosti (paragraf 271., stavak 1. BGB-a). Ako je vrijeme određeno, u slučaju sumnje može se pretpostaviti da vjerovnik ne može zahtijevati ispunjenje prije tog roka, ali ga dužnik može izvršiti prije (paragraf 271., stavak 2. BGB-a). Osim toga, mora se primijeniti pravna definicija paragrafa 423. HGB-a koja se primjenjuje na prijevoz robe. Prema toj definiciji, prijevoznik je dužan isporučiti robu u dogovorenom roku ili, u nedostatku

dogovora, u roku koji se razumno može dopustiti pažljivom prijevozniku uzimajući u obzir okolnosti (rok isporuke). Za razdoblje u kojem se mora pružiti dužna usluga prvenstveno je, dakle, mjerodavan ugovor između stranaka.

Okvirni ugovor sklopljen između osiguranika i tuženika ne sadržava izričite odredbe o tome kada se trebao izvršiti pomorski prijevoz koji duguje tuženik ni kada su se dijelovi opreme trebali isporučiti u Meksiko.

Žalbeni sud zaključio je, na temelju daljnjih dogovora stranaka okvirnog ugovora i okolnosti, da je tuženik, u svakom slučaju, bio dužan predmetne dijelove opreme isporučiti u Meksiku prije 25. srpnja 2017. godine. Kako je utvrdio Zemaljski sud, na što se poziva Žalbeni sud, tuženik je bio svjestan da je osiguranik dobavljač u automobilskoj industriji i da mu je važno pridržavati se preciznog vremenskog rasporeda. Kao što se može vidjeti iz upućivanja Žalbenog suda na tjedne preglede *(Timeline EXW Pick up-DAT Veracruz)* koji detaljno prikazuju tjedne cikluse isporuke, Žalbeni sud odobrio je način na koji je Zemaljski sud protumačio ugovorne odredbe stranaka prema kojima je postojala tuženikova obveza na isporuku svaki tjedan.

Suprotno stavu iz žalbe, Žalbeni sud time je utvrdio da je obveza isporuke tuženika dospjela 25. srpnja 2017. godine prije planiranog dolaska motornog broda MS B. u Meksiko. Ostaje otvoreno je li dospijeće već nastupilo na predviđeni datum dolaska kontejnerskog broda APL H. 13. srpnja 2017. godine. S obzirom na tuženikovu planiranu obvezu dostave svaki tjedan, isporuka motornim brodom MS B., koji je u Meksiko stigao tek dva tjedna poslije, bila bi u svakom slučaju zakašnjela.

Tuženik je, dakle, svoju obvezu izvršio sa zakašnjenjem. Prema paragrafu 286., stavku 1., prvoj rečenici BGB-a, dužnik je u zakašnjenju nakon opomene vjerovnika koja mu je upućena jer je nastupio datum dospijeća. Prema paragrafu 286., stavku 2. BGB-a, opomena zbog neispunjenja obveze nije potrebna u tamo navedenim slučajevima.

U ovom slučaju osiguranik nije uputio opomenu nakon dospijeća obveze. Žalbeni sud polazio je od toga da osiguranik nije poslao opomenu nakon 13. srpnja 2017. godine, najranijeg mogućeg datuma za isporuku dijelova opreme u Meksiku. Osiguranikove e-poruke od 6. srpnja 2017. godine, u kojima je jasno rekao da očekuje ispunjenje isporuke, čak i zračnim prijevozom, predstavljali su opomene, no te su opomene dane prije roka dospijeća. Ova ocjena nije opovrgnuta žalbom niti otkriva bilo kakvu pravnu pogrešku.

U odgovoru na žalbu uspješno se ističe da u ovom slučaju, suprotno stajalištu Žalbenog suda, nije bilo potrebno dati opomenu nakon dospijeća. Prema

paragrafu 286., stavku 2. BGB-a, opomena nije potrebna: 1) ako je vrijeme za ispunjenje obveze određeno kalendarski, 2) ako ispunjenju mora prethoditi neki događaj pa se vrijeme za ispunjenje određuje tako da se od tog događaja računa kalendarski, 3) ako dužnik ozbiljno i definitivno odbija izvršenje ili 4) ako je zbog posebnih razloga, vodeći računa o interesima obiju strana, opravdan trenutni nastup zakašnjenja.

Može ostati neutvrđeno jesu li bili ispunjeni uvjeti iz paragrafa 286., stavka 2., brojeva 1., 2. ili 3. BGB-a. U ovom slučaju nije bilo potrebe da osiguranik pošalje opomenu nakon dospijeća jer je prema paragrafu 286., stavku 2., broju 4. BGB-a trenutni nastup zakašnjenja bio opravdan iz posebnih razloga, vodeći računa o interesima obiju strana.

Opomena omogućuje dužniku da sagleda posljedice neispunjenja te ga potiče da odmah izvrši obvezu. Stoga posebna opomena vjerovnika može biti nepotrebna ako je svrha opomene već postignuta sklapanjem ugovora. Kad dužniku već iz ugovornih odredaba mora biti jasno da će morati prihvatiti posljedice ako se ne pridržava vremena u kojem je ispunjenje dogovoreno, vjerovnikova opomena je u dobroj vjeri nepotrebna jer bi predstavljala čistu formalnost. Čak i kad je riječ samo o opomeni, ona može biti nepotrebna ako dužnik najavi da će obvezu uskoro ispuniti, ali to ipak ne učini. U ovom je slučaju Žalbeni sud utvrdio da postoji nekoliko okolnosti koje opomenu čine nepotrebnom.

Ugovorne odredbe jasno su dale do znanja tuženiku da bi nepridržavanje planiranog vremena imalo nepovoljne posljedice za njega. Kako je utvrdio Žalbeni sud, tuženik je bio dužan obavljati tjedne isporuke. U tjednim pregledima, na koje se pozvao Žalbeni sud, navode se dani u kalendarskom tjednu kada tuženik dobiva tzv. odvozne listove *(pick-up sheets)*, prema kojima na određene dane prikuplja dijelove opreme predviđene za taj tjedan, utovaruje ih u kontejnere i priprema za pomorski prijevoz. Navedeni tjedni pregledi predviđali su i određeno vrijeme za prijevoz morem. Iz ovoga je tuženik morao razaznati da su redovite isporuke klijentu u Meksiku i izbjegavanje zakašnjenja od velike važnosti za osiguranika. Stoga je tuženiku već kod njegove e-poruke od 30. lipnja 2017. godine, kojom osiguraniku javlja da nije moguć planirani utovar dva kontejnera na kontejnerski brod APL H., trebalo biti jasno da neće moći poštovati zadani vremenski okvir. To je bilo još jasnije kod e-poruke od 6. srpnja 2017. godine, kojom je obavijestio osiguranika da kontejneri, kako je isprva bilo planirano, nisu ukrcani na motorni brod MS L., nego će biti ukrcani na motorni brod MS B. koji je trebao isploviti jedan kalendarski tjedan poslije.

Povrh toga, tuženik je kod obavijesti o početnom kašnjenju u otpremi dvaju kontejnera, znajući da je osiguraniku važno pridržavanje točnog rasporeda, najavio

kako će se utovar izvršiti u dvadeset šestom kalendarskom tjednu na motorni brod MS L. To predstavlja najavu skorog ispunjenja. Tuženik nije poštovao tako potvrđen rok, nego je obećao utovar u dvadeset sedmom kalendarskom tjednu.

Osim toga, osiguranik je zatražio od tuženika, doduše prije dospijeća, da se pobrine za brži prijevoz određenih dijelova opreme. Nasuprot tomu, tuženik je u svojoj drugoj e-poruci od 6. srpnja 2017. godine, dakle isto prije dospijeća, jasno dao do znanja da to nije u stanju učiniti. Prema nalazima Žalbenog suda, u toj je e-poruci tuženik naveo da bi sve trajalo još duže kad bi se kontejneri odvezli s terminala. Ako dužnik, kao u ovom slučaju, prije datuma dospijeća izjavi da ne može ispuniti obvezu na vrijeme, zahtijevanje da nastup zakašnjenja ovisi o opomeni vjerovnika nakon dospijeća bila bi prekomjerna formalnost jer je dužnik sam dao do znanja da neće moći ispuniti obvezu na vrijeme. Suprotno mišljenju Žalbenog suda, činjenica da posebni razlozi potječu iz vremena prije dospijeća tuženikove obveze ne proturječi stavu da je opomena u ovom slučaju nepotrebna. Prema odredbi paragrafa 286., stavka 2., broja 4. BGB-a, za nastup zakašnjenja nepotrebna je samo opomena, ali ne i dospijeće obveze. Prema toj se odredbi ni dospijeće ne pomiče na ranije. Međutim, kao u ovom slučaju, ako posebni razlozi koji su se dogodili prije dospijeća i dalje postoje do datuma dospijeća, zakašnjenje nastupa odmah u skladu s paragrafom 286., stavkom 2., brojem 4. BGB-a.

Troškovi zračnog prijevoza mogu se nadoknaditi kao troškovi nužni za sprečavanje puno veće štete prouzročene zakašnjenjem, u smislu paragrafa 254., stavka 2., prve rečenice BGB-a, koja bi nastala nakon nastupa zakašnjenja da osiguranik nije poduzeo odgovarajuće mjere.

Troškovi prouzročeni zračnim prijevozom, kao i šteta koja je njima izbjegnuta, smatraju se nadoknadivom štetom iz zakašnjenja u skladu s paragrafom 280., stavcima 1. i 2., u vezi s paragrafom 286. BGB-a.

Nasuprot obvezi oštećenika da smanji ili spriječi štetu stoji dužnost štetnika da oštećeniku naknadi troškove njegovih mjera za smanjenje ili sprečavanje štete. Prema ovom općem načelu odštetnog prava, koje se primjenjuje bez obzira na osnovu tužbenog zahtjeva, troškovi sprečavanja štete naknađuju se prema onoj osnovi tužbenog zahtjeva po kojoj bi se nadoknadila izbjegnuta šteta. Uz naknadu troškova može se zatražiti i ispunjenje obveze.

U skladu s time, tuženik je dužan nadoknaditi troškove zračnog prijevoza kao štetu prouzročenu zakašnjenjem. U slučaju da je osiguranik dopustio da dođe do štete iz zakašnjenja zbog zakašnjele isporuke dijelova opreme i da je za tu štetu tražio naknadu od tuženika, ovaj bi mogao prigovoriti da je osiguranik

propustio, protivno paragrafu 254., stavku 2., prvoj rečenici BGB-a, spriječiti ili smanjiti štetu koliko je to bilo moguće i razumno.

Suprotno stajalištu žalbe, mogućnost nadoknade troškova koje je osiguranik imao radi izbjegavanja štete nije u suprotnosti s činjenicom da ti troškovi nisu prouzročeni zakašnjenjem tuženika. Troškovi zračnog prijevoza koje je imao osiguranik poslužili su da se izbjegne nastanak posljedične štete – prekid proizvodnje kod osiguranikova klijenta u Meksiku, za što bi osiguranik bio odgovoran zbog zakašnjenja u ispunjenju obveze i za što bi naknadu mogao tražiti od tuženika. Iz pravnih se razloga smatra da su troškovi izbjegavanja takve štete primjereno kauzalno prouzročeni zakašnjenjem. Stoga nije potrebno utvrditi je li osiguranik naručio zračni prijevoz tek pošto je tuženik došao u zakašnjenje. Ako se kao u sporu mjere za sprečavanje ili smanjenje štete traže kao šteta nastala zbog zakašnjenja, tada nije bitno jesu li te mjere poduzete tek nakon nastanka događaja iz kojeg proizlazi odgovornost ili već ranije kao mjera opreza.

Zaključci suda

1) Ako dužnik prije dospijeća izjavi da ne može ispuniti obvezu na vrijeme, bila bi puka formalnost da se nastup zakašnjenja uvjetuje opomenom vjerovnika nakon dospijeća koju dužnik, prema vlastitim izjavama, i tako ne može ispoštovati. U takvom je slučaju opomena nakon roka nepotrebna.

2) Vjerovnik može od dužnika tražiti naknadu troškova nužnih da se šteta spriječi umjesto traženja naknade za veću štetu zbog zakašnjenja koja bi nastala nastupom zakašnjenja da vjerovnik nije poduzeo potrebne mjere.

Bilješka

Moguće je da bi neki drugi sud drugačije ocijenio ovu situaciju. Naime, tužena logistička tvrtka obvezala se isporučivati automobilske dijelove prema tjednim rasporedima morskim putem u Meksiko, pa se od nje nije moglo tražiti da ih preveze zračnim putem. Sud je ispravno utvrdio da je osiguranik bio ovlašten i obvezan spriječiti nastanak veće štete. No prema takvom tumačenju ugovora, tuženik mu nije bio dužan nadoknaditi troškove koje je pritom imao, odnosno troškove zračnog prijevoza. Prema drugom scenariju, da osiguranik nije sam organizirao prijevoz zrakom, šteta nastala zbog zastoja u proizvodnji bila bi neusporedivo veća od troškova zračnog prijevoza. Tuženik bi tako izvršio svoju obvezu prijevoza morem prema ugovoru, ali sa zakašnjenjem za koje bi prema njemačkom pravu sigurno odgovarao. Postavlja se pitanje, bi li tuženik uspio s

argumentom da osiguranik nije ispunio svoju dužnost sprečavanja štete. Da je tako sagledao posljedice svog odbijanja, tuženik bi vjerojatno rado pristao na snošenje troškova prijevoza zrakom.

Dr. sc. Vesna Polić Foglar, konzultantica
gbf Rechtsanwälte, Zürich

Summary:

LIABILITY FOR THE DANGER OF DELAY IN THE CARRIAGE OF GOODS BY SEA

The German Federal Court of Justice (BGH)
I ZR 140/22, 20 April 2023

The plaintiff is the transport insurer of a policyholder which equips all vehicles manufactured by car manufacturer V. in Mexico with cockpit modules. The defendant, a logistics company, in a framework contract, undertook to transport the parts necessary for the assembly of cars by land to Bremen, load them into a container there, and send them by sea to Mexico according to precisely defined weekly schedules. However, one voyage by sea could not be carried out on time, about which the defendant informed the policyholder before the delay occurred. The defendant refused to organise replacement air transport, necessary to avoid the occurrence of delays and a stoppage in car production. The policyholder organised the air transport itself and asked the defendant to reimburse the cost. For the German Supreme Court, it was not important whether the parties concluded separate contracts for land transport to Bremen and for sea carriage to Mexico, or whether they concluded a single contract on multimodal transport for the whole journey. Since it is known that the delay occurred on the maritime leg, maritime law applies. This law does not contain special provisions on liability for delay, so the general regulations on delay apply. The defendant argued that the debtor is in arrears only after the creditor's notice is sent to him after the due date. In this case, the insured did not send such a notice. The purpose of the notice is to enable the debtor to see that non-fulfilment would have consequences and to encourage him to fulfil the obligation immediately. In this case, the purpose of the notice was already achieved by concluding a contract with the obligation of weekly deliveries of equipment, so the Court took the position that a special notice after the due date was not necessary. It is the obligation of the injured party to prevent or reduce the damage. The costs of air transport were necessary to prevent much greater damage. These costs, as well as the damage they avoided, are considered compensable damage from delay. Against this obligation of the injured party stands the duty of the party which caused the damage to compensate the injured party for the costs incurred to mitigate the damage. Based on this general principle, the costs of preventing damage must be compensated according to the same basis of the claim, according to which the avoided damage would have been compensated. If the policyholder had failed to organise the air transport and thereby allowed the delay damage to occur, the defendant could have complained that the policyholder had failed to prevent or reduce the damage. Air freight costs, although incurred before the delay occurred, are caused by the danger of delay. Therefore, it was not necessary to determine whether the policyholder ordered air transportation only after the defendant was already in delay. If, as in this case, measures to prevent

or reduce damage are sought as damage caused by delay, it does not matter whether these measures were taken only after the occurrence of the event from which responsibility arises or earlier as a precautionary measure.

PRIKAZI KNJIGA / BOOK REVIEWS

SHIPPING LAW, 5th EDITION

Martin Davies; Anthony Dickey
Thomson Reuters (Professional) Australia Limited, Pyrmont, 2024., cxxix + 1001 str.

U nakladi izdavačke kuće Thomson Reuters (Professional) Australia Limited, 2024. godine objavljeno je peto izdanje znanstvene monografije pod naslovom *Shipping Law (Pomorsko pravo)* autora profesora Martina Daviesa i Anthonya Dickeya, KC. Prvo izdanje ove knjige autori su objavili davne 1990. godine. Budući da se u proteklih osam godina od prethodnog četvrtog izdanja objavljenog 2016. godine u pomorskom pravu mnogo toga promijenilo, izmjene i dopune su opsežne, a profesor Davies u cijelosti je samostalno uredio ovo izdanje.

Martin Davies je profesor prava, pravni pisac i stručnjak svjetskog ugleda. Osim pomorskog prava, predaje u područjima međunarodnog parničnog prava, međunarodne trgovačke arbitraže, međunarodne prodaje robe, ugovornog prava i deliktnog prava. Posljednjih dvadeset pet godina njegova je profesorska karijera vezana uz Pravni fakultet Sveučilišta Tulane u New Orleansu (Louisiana, SAD) gdje je ujedno i ravnatelj znamenitog Centra za pomorsko pravo. Prethodno, dugi niz godina bio je profesor prava na Sveučilištu u Melbourneu (Australija), a prije toga i na Monashovu sveučilištu u Melbourneu (Australija), Sveučilištu Zapadne Australije u Perthu (Australija) te na Sveučilištu u Nottinghamu (Ujedinjeno Kraljevstvo). Prije nego što se posvetio akademskom pozivu, profesor Davies okušao se u višegodišnjoj profesionalnoj glumačkoj karijeri. Pravno je obrazovanje stekao na sveučilištima u Oxfordu i na Harvardu, a Sveučilište u Oxfordu dodijelilo mu je 2022. godine prestižnu diplomu doktora građanskog prava *(Doctor of Civil Law)*. To je čast koju ovo ugledno sveučilište samo iznimno iskazuje u znak priznanja akademske izvrsnosti znanstvenicima koji su ostavili trajan utjecaj u svom području. Dopisni je član ugledne Australske pravne akademije i počasni član Međunarodnog pomorskog odbora (CMI). Kao gostujući profesor predaje na sveučilištima u Kini, Italiji, Azerbajdžanu i Singapuru. Njegove knjige i članci iz pomorskog prava, međunarodnog trgovačkog prava, međunarodnog privatnog prava i obveznog (deliktnog) prava čitaju se i citiraju diljem svijeta. Profesor Davies ima i golemo tridesetpetogodišnje praktično iskustvo, kao arbitar i konzultant u pomorskopravnim predmetima, trgovačkim sporovima s međunarodnim elementom i međunarodnoj arbitraži u Australiji, Hong Kongu, Singapuru i SAD-u. Trenutačno je angažiran kao viši savjetnik u međunarodnom odvjetničkom društvu *Clyde & Co*. Njegovo dubinsko znanje

i poznavanje pomorskog prava, a posebno iz komparativnopravne perspektive engleskog, američkog i australskog prava, kao i bogato praktično iskustvo u ovom specifičnom pravnom području ogledaju se u svim njegovim vrhunskim radovima, pa tako i u ovoj knjizi. Čast mi je i povlastica što sam imala priliku i osobno upoznati profesora Daviesa, slušati njegova predavanja na Pravnom fakultetu Sveučilišta Tulane i promatrati ga kako posvećeno radi na fakultetu. Vrata njegova ureda uvijek su otvorena studentima koji mu gotovo svakodnevno dolaze na konzultacije, a on rado i strpljivo odgovara na njihova pitanja. Veliko znanje, iskustvo, iskričavost, duhovitost, jednostavnost i mladenački duh čine ga neobično zanimljivim, ali i pristupačnim.

Anthony Dickey, KC, umirovljeni je viši *barrister,* dugogodišnji član Komore *barristera* Zapadne Australije *(Western Australian Bar)* i veoma cijenjen pravni stručnjak u Australiji. Za kraljevskog je savjetnika imenovan 1993. godine. Taj se prestižni naslov u Australiji dodjeljuje najuglednijim *barristerima* sa znatnim iskustvom i specijalizacijom u određenom području. Ovo je prvo od ukupno pet izdanja knjige *Shipping Law* u kojem Dickey nije doprinio. No, kako Davies navodi u predgovoru, Dickey je autor mnogih dijelova teksta koji i dalje čine sastavni dio knjige, premda ih je Davies uređujući ovo najnovije izdanje sveobuhvatno ažurirao.

Knjiga se sastoji od dvadeset i jednog poglavlja, pisana je na engleskom jeziku i sadržava cjelovit pregled i analizu sustava pomorskog prava u Australiji, uključujući i komparativnopravni pristup s naglaskom na pravnu tradiciju *common lawa*, a posebno na englesko pravo iz kojega se australsko pomorsko pravo povijesno razvilo, s obzirom na to da se pravni sustav Australije kao bivše britanske kolonije temeljio na engleskom pravu. S vremenom je, naravno, Australija razvila vlastiti pravni okvir, ali mnogi temeljni aspekti njezina pomorskog prava i danas odražavaju tradiciju engleskog *common lawa*. Stoga se rasprava dominantno bazira na relevantnoj sudskoj praksi, što je svojstveno anglosaksonskom doktrinarnom pristupu, s obzirom na to da sudske presude viših sudova predstavljaju glavni izvor prava u pravnim sustavima *common lawa*.

Glavnom tekstu knjige prethodi abecedni popis sudske prakse s kazalom koje precizno navodi odlomke knjige u kojima se citiraju pojedini sudski predmeti. Fascinantno je da se popis sudske prakse, obrađene u ovoj knjizi, prostire na čak osamdeset i jednoj stranici, tj. sadržava više od dvije tisuće šesto sudskih odluka. Nakon toga slijedi kazalo citiranih propisa i međunarodnih konvencija. Uz relevantno nacionalno zakonodavstvo Australije, obuhvaćeni su i pojedini komparativnopravni propisi Kanade, Kine, Ujedinjenog Kraljevstva, Hong Konga, Indonezije, Novog Zelanda, Singapura i SAD-a. Na kraju knjige nalazi se

vrlo pregledno i precizno abecedno stvarno kazalo u kojemu su pojmovi organizirani u dvije razine uz navođenje brojeva odlomaka glavnog teksta u kojima se spominju pojedini pojmovi.

Glavni tekst knjige prostire se na devetsto trideset stranica. Na početku svakog poglavlja nalazi se tablica sadržaja toga poglavlja. Svako poglavlje započinje uvodom nakon kojega slijede potpoglavlja, obično organizirana u dvije razine. Odlomci glavnog teksta numerirani su brojevima od [1.10] na početku prvog poglavlja pa do [21.360] na kraju posljednjeg dvadeset prvog poglavlja. Knjiga sadržava i ukupno pet tisuća petsto sedamdeset tri bilješke ispod crte, a njihova numeracija u svakom idućem poglavlju započinje iznova, tj. u svakom su poglavlju bilješke ispod crte numerirane od broja jedan.

Iz samog tehničkog i kvantitativnog opisa knjige vidljivo je da se radi o opsežnom i sveobuhvatnom djelu čiji format odgovara sveučilišno-udžbeničkoj namjeni, ali ujedno služi i kao koristan priručnik za praktičare. Tematika je sustavno obrađena i prikazana u jasno definiranim poglavljima i odjeljcima koji obrađuju različite aspekte pomorskog prava, što omogućuje relativno jednostavnu navigaciju i snalaženje u tekstu. Pisana je jasnim i pristupačnim jezikom, kako bi bila razumljiva i korisna studentima, ali je istodobno prilagođena i pravnim znanstvenicima, kao i stručnjacima praktičarima.

Prvo poglavlje obrađuje temeljne pojmove broda (engl. *ship*), brodice (engl. *boat*) i plovnog objekta (engl. *vessel*) u pomorskopravnom kontekstu. Riječ je o važnim odrednicama područja primjene pomorskog prava i sudske nadležnosti u plovidbenim sporovima. Posebno se analizira obuhvat tih pojmova s obzirom na vrstu pomorskih, odnosno plovnih objekata, ali i u smislu odnosa broda kao glavne stvari i njegovih pripadnosti te s obzirom na pitanje namjene tih objekata u plovidbi. Analiza zorno prikazuje relativnost pojma broda u kontekstu pomorskog prava s obzirom na predmet primjene različitih pomorskopravnih propisa, odnosno instituta. Obrađene su različite definicije pojmova broda, brodice i plovnog objekta u australskom saveznom pomorskopravnom zakonodavstvu, zatim u propisima pojedinih australskih država i teritorija te u sudskoj praksi pravnih sustava *common lawa*.

Drugo poglavlje obrađuje podjelu zakonodavnih ovlasti u području pomorskog prava u Australiji koja proizlazi iz specifičnog ustavnog uređenja Australije kao federalne države. Ovlasti u području pomorskog zakonodavstva podijeljene su između *Commonwealtha* i pojedinih australskih država. U poglavlju se elaboriraju i analiziraju ustavne osnove iz kojih proizlaze zakonodavne ovlasti *Commonwealtha* u području pomorstva i ribarstva, obrađuje se problematika koja u administrativnoj i sudskoj praksi proizlazi iz paralelnih ovlasti *Commonwealtha* i

australskih država u ovim područjima te posebno pitanja vezana uz geografski doseg i preklapanje tih ovlasti u odnosu na pojedina morska i podmorska područja. Raspravlja se o ustavnim osnovama sudbene nadležnosti u pomorskim predmetima i upućuje na relevantnu australsku sudsku praksu, osobito na odluke Visokog suda Australije kao najvišeg suda u hijerarhiji sudbene vlasti u Australiji. Analizira se i povijesni aspekt ovih pitanja s obzirom na učinke britanskog pomorskog zakonodavstva iz vremena britanskog carstva i kolonijalne povijesti Australije. Razlažu se kontekst i ishodi tzv. »Odobalne ustavne nagodbe«, tj. kompromisnog rješenja podjele zakonodavnih ovlasti između *Commonwealtha* i pojedinih država u području pomorstva, ribarstva i odobalnog istraživanja i iskorištavanja rudnih bogatstava koje je postignuto na Konferenciji predsjednika vlada australskih država i Commonwealtha iz 1979. godine. Ovaj je aranžman rezultirao reformom saveznog pomorskog zakonodavstva. Novi zakonodavni okvir regulirao je pitanja nadležnosti australskih država nad njihovim teritorijalnim morem i podmorjem te pitanja raspodjele zakonodavnih ovlasti između *Commonwealtha* i država u području pomorstva i plovidbe. U općim crtama, prema toj novoj raspodjeli ovlasti *Commonwealth* je nadležan za međunarodni i međudržavni pomorski promet, za ribarske brodove u međunarodnoj plovidbi te za sve odobalne bušeće objekte i strukture. Države su, s druge strane, nadležne za sav pomorski promet unutar vlastitih granica, kao i za plovidbu unutarnjim vodama te za privatna rekreacijska plovila. Naposljetku, ukazuje se na ishode najrecentnije reforme australskog pomorskog zakonodavstva iz 2012. godine, usmjerene poglavito na ujednačeno reguliranje standarda sigurnosti plovidbe australske trgovačke mornarice.

Treće se poglavlje bavi pravnim režimom upisa brodova kako je uređen australskim Zakonom o upisu brodova iz 1981. godine. Pregledno su opisani uvjeti i formalnosti upisa brodova te praktični koraci u samom postupku upisa, pojašnjena je svrha vođenja dvaju upisnika (Općeg i Međunarodnog upisnika brodova), opisan je postupak izdavanja brodskih svjedodžbi, zatim razlozi, posljedice i postupak za brisanje iz upisnika brodova. Četvrto se poglavlje bavi stjecanjem australske nacionalne pripadnosti kao posljedicom upisa broda u australski upisnik brodova te s time povezanim pravnim učincima, osobito pitanjima državne nadležnosti nad brodovima australske nacionalne pripadnosti. Posebno se razmatraju pitanja kaznene i građanske jurisdikcije nad brodovima australske nacionalne pripadnosti. Govori se o pravu na vijanje australske zastave i značenju koje ono ima u kontekstu međunarodnog prava te o obvezi vijanja zastave u određenim okolnostima.

Stvarna prava na brodovima detaljno su obrađena u petom, šestom, sedmom, osmom i devetom poglavlju. Peto poglavlje analizira pravne aspekte vlasništva

nad brodom te specifičnu pravnu prirodu broda kao pokretnine podložne režimu upisa u javni registar. Obrađeni su koncepti vlasništva i zajedničkog vlasništva nad udjelima u brodu, pravni odnosi među suvlasnicima, način upravljanja brodom u suvlasništvu, posebnosti tzv. beneficijarnog vlasništva te raznih imovinskih interesa utemeljenih na *equityu* kao zasebnom izvoru prava u anglosaksonskim pravnim sustavima i sl. Analizira se posebno značenje pojma vlasnika broda (engl. *owner*) koje je relativno i razmatra se zasebno u odnosu na pravni pojam vlasništva, što bi se donekle moglo usporediti s pojmom brodara u hrvatskom pomorskom pravu. U tom se kontekstu razmatra specifičan pravni položaj zakupoprimca broda i hipotekarnog vjerovnika u posjedu broda. Posebna se pažnja posvećuje učinku upisa vlasništva u upisnik brodova i odnosu između upisa i pravnog naslova stjecanja vlasništva nad brodom, osobito s obzirom na činjenicu da u australskom pravu, kao i u ostalim anglosaksonskim pravnim sustavima, upis u načelu ne predstavlja konstitutivni element stjecanja vlasništva, nego primarno pruža pravni dokaz vlasništva. Naposljetku, razlažu se zakonske pretpostavke, postupak i pravni učinci unosa i brisanja zabilježbi u upisniku brodova. U sljedećem, šestom poglavlju analiziraju se načini stjecanja vlasništva nad brodom. Naglasak je na stjecanju vlasništva na temelju ugovora o gradnji broda, ugovora o kupoprodaji broda te na temelju zakona (nasljeđivanje, stečaj i ovrha). Razmatra se i problematika stjecanja vlasništva nad neregistriranim brodovima. Poglavlje sadržava i poseban osvrt na pitanje mjerodavnog prava kad je riječ o prijenosu, odnosno zakonskom stjecanju prava vlasništva na brodu. Sedmo je poglavlje, u suštini, uvod u pravnu problematiku založnih prava i drugih stvarnih tereta na brodu. Odnosi se poglavito na klasifikaciju i rangiranje stvarnih tereta i na određena specifična pitanja u kontekstu australskog pravnog okvira, osobito u vezi s pravnim institutom sudskog postupka *in rem*. Osmo poglavlje temeljito obrađuje pomorske privilegije (engl. *maritime liens*), kao posebnu vrstu založnih prava na brodu utemeljenih u tzv. općem pomorskom pravu (engl. *general maritime law*), tj. u *common lawu*. Analizira se njihova pravna priroda, imovina na kojoj mogu nastati, razmatraju se tražbine zaštićene pomorskim privilegijima te se obrazlaže rangiranje pomorskih privilegija po redu prvenstva. Sagledavaju se pravni učinci promjene u vlasništvu broda, sudske prodaje broda u ovršnom postupku te promjene statusa broda u podrtinu broda u odnosu na pomorske privilegije. Razmatraju se pitanja zastare i prestanka pomorskih privilegija. Posebno se obrađuje koncept osiguranja pomorskih tražbina zakonskim pravom na tužbu *in rem* (engl. *statutory rights of action in rem*) i s time povezan nastanak tzv. zakonskih privilegija (engl. *statutory liens*) te njihovo rangiranje, međusobno i u odnosu na ostale stvarne terete na brodu. Poglavlje sadržava i osvrt na specifične

implikacije međunarodnog privatnog prava povezane s pravnim institutom pomorskih privilegija. Deveto poglavlje sadržava vrlo kratak osvrt na pravni institut retencije na brodu (engl. *possessory lien*) te na povijesne pomorskopravne institute pomorskog zajma (engl. *bottomry*, lat. *foenus nauticum*) i zajma na teret (lat. *respondentia*) koji se u suvremenoj pomorskopravnoj praksi više ne primjenjuju. Deseto poglavlje obrađuje hipoteku na brodu (engl. *mortgage*) kao dobrovoljno založno pravo na brodu, u kontekstu općeg pomorskog prava *common lawa* i australskog zakonskog okvira. Analizira se pravna narav hipoteke na brodu, njezin nastanak i prestanak, rangiranje u odnosu na ostale stvarne terete, predmet hipoteke (brod sa svim pripadnostima, u pravilu, isključujući vozarinu i naknade iz osiguranja), prava i obveze hipotekarnog vjerovnika i hipotekarnog dužnika.

Poglavlja od jedanaest do četrnaest dubinski obrađuju ugovore o prijevozu stvari morem, a zauzimaju više od trećine glavnog teksta knjige. Jedanaesto je poglavlje uvodno. U njemu se pojašnjavaju pomorskopravni pojmovi relevantni za prijevoz stvari morem, odnosi među raznim dionicima transportnog i logističkog sektora (pošiljatelj, prijevoznik, primatelj, pomorski agent, špediteri, najmitelj, tj. čarterer, brodski poslovođa, tj. menadžer itd.) te se ugovori o prijevozu stvari morem stavljaju u kontekst međunarodne trgovine robom i međunarodnog tržišta prijevozničkih i logističkih usluga. Tematika se obrađuje prema podjeli na tri glavne vrste ugovora koji se koriste u pomorskom transportu robe: ugovori o prijevozu stvari na temelju teretnice ili pomorskog teretnog lista obrađuju se u dvanaestom poglavlju (engl. *bill of lading and sea waybill*; u hrvatskoj pomorsko pravnoj terminologiji to bi bio pomorsko-prijevoznički ugovor ili ugovor o prijevozu pojedinih stvari); brodarski ugovori na putovanje obrađuju se u trinaestom poglavlju (engl. *voyage charterparties*); brodarski ugovori na vrijeme obrađuju se u četrnaestom poglavlju (engl. *time charterparties*). Ovaj dio knjige bit će naročito koristan svakom pomorskom pravniku bilo gdje u svijetu, pa tako i u Hrvatskoj. Iako je fokus na pravnom pristupu svojstvenom za australsko pravo, analiza obuhvaća problematiku koja je zajednička ili veoma slična u komparativnom pomorskom pravu. U tom smislu, treba imati na umu da je Australija ugovornica Haško-Visbyjskih pravila, premda u svom nacionalnom pravu primjenjuje modificiranu inačicu tih pravila, djelomično implementirajući pojedina rješenja Hamburških pravila, ali se australska nacionalna modifikacija pravila o teretnici, u praksi, relativno rijetko primjenjuje na međunarodne prijevoze. Predmetna problematika primjene Haških, Haško-Visbyjskih, odnosno Hamburških pravila u međunarodnim prijevozima, potanko je obrađena u dvanaestom poglavlju knjige, uključujući i relevantnu sudsku praksu. Analizira se i problematika primjene mjerodavnog prava na ugovor o prijevozu. Detaljno

se raspravlja o funkcijama teretnice (potvrda o primitku robe na prijevoz, dokaz ugovora o prijevozu i vrijednosni papir) s naglaskom na praktične aspekte tih funkcija. Podrobno se analiziraju obveze prijevoznika, posebno koncept primjene dužne pažnje u osposobljavanju broda za plovidbu, obveze i odgovornost prijevoznika za robu uz osvrt na standardne ugovorne klauzule koje modificiraju obveze prijevoznika u tom dijelu (FIO, FIOS, FIOST), odgovornost prijevoznika za zakašnjenje, devijaciju, prijevoz na palubi i dr. Nadalje, opširno je analiziran sustav odgovornosti prijevoznika prema Haško-Vizbijskim pravilima i australskoj modifikaciji tih pravila, uključujući temelj odgovornosti, izuzeća te ograničenje odgovornosti. Posebno se analizira i sustav odgovornosti prijevoznika prema neizmijenjenim Haškim pravilima s naglaskom na specifičan stav zauzet u SAD-u, kao jednoj od rijetkih zemalja koja do danas primjenjuje tu konvenciju u neizmijenjenom obliku iz 1924. godine. Detaljno se analizira koncept zastare po Haško-Vizbijskim pravilima i njihovoj australskoj modifikaciji, praktični aspekti tog instituta, kao što su pitanja u vezi s početkom i prekidom zastare. Razlažu se obveze pošiljatelja u odnosu na vozarinu, prijevoz opasnih tereta, točnosti podataka o robi itd. Posebna se pažnja posvećuje i specifičnoj problematici odnosa ugovora o prijevozu stvari na temelju teretnice i brodarskog ugovora na putovanje kada se roba za koju je izdana teretnica prevozi na brodu pod uvjetima brodarskog ugovora na putovanje. Osobito je zanimljivo i korisno potpoglavlje pod naslovom »Who is the carrier?« (»Tko je prijevoznik?«) koje obrađuje problematiku identiteta prijevoznika u suvremenim prijevozničkim aranžmanima, osobito u kontejnerskom prijevozu, gdje vlasnik broda, odnosno zakupoprimac, obično zadržava odgovornost isključivo za plovidbenu funkciju broda, a gospodarsko iskorištavanje broda najčešće je u rukama naručitelja iz brodarskog ugovora na vrijeme. Tada je uobičajeno da se brod čak i vizualno prezentira kao dio naručiteljeve flote, koji zatim može ugovoriti s raznim podnaručiteljima brodarske ugovore na vrijeme za dio brodskog kapaciteta (engl. *slot-charter*), te i oni mogu biti ovlašteni izdavati teretnice ili druge prijevozne isprave. Sliku dodatno komplicira uloga špeditera koji, također, mogu izdavati prijevozne isprave nalik teretnicama, dok za istu pošiljku, npr. kontejner, može uz špediterovu prijevoznu ispravu postojati i prijevozna isprava koju je izdao naručitelj iz brodarskog ugovora koja špeditera označuje kao pošiljatelja, a špediterova agenta u odredišnoj luci kao primatelja. U opisanim i sličnim aranžmanima često je teško utvrditi identitet prijevoznika kao odgovorne strane iz ugovora o prijevozu stvari morem. U knjizi je ova problematika vrlo slikovito i jasno prezentirana i raspravljena. Trinaesto i četrnaesto poglavlje opširno analiziraju sve važne doktrinarne i praktične aspekte brodarskih ugovora na putovanje (engl. *voyage charters*) i brodarskih ugovora na vrijeme (engl. *time charters*) oslanjajući se na standardne ugovorne klauzule koje

se primjenjuju u međunarodnom pomorskom transportu, poglavito BIMCO-ve standardne klauzule koje imaju najširu primjenu u praksi.

Petnaesto poglavlje sustavno obrađuje odgovornost za štetu prouzročenu sudarom brodova, uključujući odgovornost brodara za greške i propuste zapovjednika, posade i peljara. Obuhvaćena je i posebna problematika sudara brodova u teglju. Analizira se temelj odgovornosti, problematika uzročne veze, pitanje podijeljene odgovornosti za sudar, opseg odgovornosti s obzirom na vrstu štete, pitanje zastare te pitanje mjerodavnog prava.

Šesnaesto poglavlje sadržava sveobuhvatnu analizu sustava ograničene odgovornosti brodara za pomorske tražbine. Australija je ugovornica Međunarodne konvencije o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976. godine s Protokolom iz 1996. godine, pa se analiza usredotočuje na interpretaciju te konvencije u australskoj sudskoj praksi i u sklopu australskog ustavnog uređenja Australije kao federacije.

Sedamnaesto poglavlje o pomorskom osiguranju vrlo je opsežno te se proteže na približno stotinu stranica knjige. Analizira se ugovor o pomorskom osiguranju iz perspektive australskog pravnog okvira, poglavito australskog saveznog Zakona o pomorskom osiguranju iz 1909. godine koji najvećim dijelom reproducira Zakon o pomorskom osiguranju Ujedinjenog Kraljevstva iz 1906. godine u njegovu izvornom obliku. Predmetna analiza uključuje i usporedbu s engleskim pravom pomorskog osiguranja kako je reformirano zakonskim izmjenama iz 2015. godine.

Osamnaesto poglavlje obrađuje pomorskopravni institut zajedničke havarije. Analiza se temelji na široko primjenjivim York-Antwerpenskim pravilima, a obuhvaća i praktične aspekte tretmana zajedničke havarije u sklopu pomorskog osiguranja.

Devetnaesto poglavlje bavi se pravnim uređenjem prevencije i naknade štete od onečišćenja mora uljem s brodova te emisijama stakleničkih plinova. Poglavlje iznosi pregled pravnog okvira, poglavito međunarodnih pomorskih konvencija koje su implementirane u australsko pravo (MARPOL 1973./1978., CLC 1992., Fond 1992./2003., Bunker 2001., OPRC 1990., Međunarodna konvencija o nadzoru i upravljanju brodskim balastnim vodama i talozima iz 2004. godine, Protokol iz 1996. godine uz Konvenciju o sprječavanju onečišćenja mora potapanjem otpada i drugih tvari, Međunarodna konvencija o nadzoru štetnih sustava protiv obrastanja brodova iz 2001. godine).

Predmet dvadesetog poglavlja jest pomorskopravni institut spašavanja. Analiza se temelji na pravnom uređenju po Konvenciji o spašavanju iz 1989. godine i *common lawu* (tzv. općem pomorskom pravu; engl. *general maritime law*) u interpretaciji australskih sudova, uz nužan uvid u povijesni razvoj engleske sudske prakse te s komparativnopravnim osvrtom na praksu američkih sudova.

Posljednje, dvadeset i prvo poglavlje iznosi pregled australskog nacionalnog pravnog okvira i sudske i administrativne prakse u odnosu na brodske podrtine i zaštitu podvodne kulturne baštine, uz naznaku da je u Australiji u tijeku postupak ratifikacije Međunarodne konvencije o uklanjanju podrtina iz 2007. godine nakon čega će doći do znatnih promjena u pravnom režimu koji se odnosi na podrtine u toj zemlji.

Riječ je o detaljno i sustavno obrađenoj studiji australskog pomorskog prava s osvrtom na širi kontekst komparativnog pomorskog prava u pravnoj tradiciji *common lawa*. Knjiga predstavlja iznimno vrijedan izvor pomorskopravne literature koji obogaćuje akademsku zajednicu, a ujedno podržava profesionalni razvoj pomorskih pravnika praktičara. Pomorsko pravo po svojoj prirodi nadilazi nacionalne granice i nužno uključuje međunarodni element te je velikim dijelom uređeno nizom međunarodnih pomorskih konvencija, kao i primjenom međunarodno standardiziranih ugovornih klauzula. Zbog svoje specifičnosti, kompleksnosti i dinamičnosti, poznavanje pomorskog prava zahtijeva specijalizirano stručno znanje i komparativnopravnu perspektivu. U vremenima brzog tehnološkog razvoja i čestih globalnih promjena u području međunarodne trgovine i transporta, praćenje razvoja pomorskog prava može biti veoma izazovno. Stoga će ova knjiga biti korisna profesorima, znanstvenicima, studentima i praktičarima koji se bave pomorskim i transportnim pravom, ali svakako može biti od interesa i za širu čitateljsku publiku profesionalno vezanu uz pomorstvo, brodarstvo, prijevozništvo, logističku i lučku djelatnost te industriju pomorskog i transportnog osiguranja.

Naslovna izv. prof. dr. sc. Adriana V. Padovan, viša znanstvena suradnica*
Jadranski zavod Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti

* U vrijeme pisanja i objave ovog prikaza autorica se nalazi na Fulbrightovoj stipendiji za gostujuće znanstveno istraživanje na Pravnom fakultetu Sveučilišta Tulane, pri Centru za pomorsko pravo (New Orleans, Louisiana, SAD). Autorica zahvaljuje na financijskoj potpori za istraživanje u sklopu Fulbrightova programa koji sponzorira Državno tajništvo SAD-a. Stavovi izneseni u ovom prilogu isključivo su stavovi autorice i ne predstavljaju službena stajališta Fulbrightova programa, Državnog tajništva SAD-a ili njegovih partnerskih organizacija.

SHIPPING LAW, 5th EDITION

Martin Davies; Anthony Dickey
Thomson Reuters (Professional) Australia Limited, Pyrmont, 2024, cxxix + 1001 pages

The fifth edition of the book "Shipping Law", authored by Professor Martin Davies and Anthony Dickey, KC, was published in 2024 by Thomson Reuters (Professional) Australia Limited. The authors first released this book in 1990. Given the numerous changes in maritime law over the past eight years since the publication of the fourth edition in 2016, the revisions in this edition are extensive. This fifth edition was edited solely by Professor Davies.

Martin Davies is a world-renowned legal scholar, writer, and expert. In addition to maritime law, he teaches transnational litigation, international commercial arbitration, international sale of goods, contract law, and tort law. For the past 25 years, his academic career has been associated with Tulane University Law School in New Orleans, Louisiana (USA), where he serves as the director of the notable Maritime Law Center. Previously, he held faculty positions at the University of Melbourne, Monash University, and the University of Western Australia in Australia, as well as at Nottingham University in the United Kingdom.

Before transitioning to academia, Davies had a professional acting career. He received his legal education at the universities of Oxford and Harvard, and in 2022, the University of Oxford awarded him the prestigious Doctor of Civil Law degree. This honour is seldom conferred and recognises academic excellence in scholars who have made a lasting impact in their field. He is an Overseas Fellow of the distinguished Australian Academy of Law and a Titulary Member of the Comité Maritime International (CMI).

As a visiting professor, he teaches at universities in China, Italy, Azerbaijan, and Singapore. His books and articles on maritime law, international trade law, conflict of laws, and tort law are widely read and cited. Davies has 35 years of extensive practical experience as an arbitrator and consultant in maritime matters, as well as general international litigation and arbitration in Australia, Hong Kong, Singapore, and the USA. He is currently engaged as a senior consultant at the international law firm Clyde & Co.

His deep knowledge and understanding of maritime law, particularly from the comparative legal perspectives of English, American, and Australian law, along with his rich practical experience in this specific legal field, are reflected in

all his outstanding work, including this book. I have had the honour and privilege of personally meeting Professor Davies, attending his lectures at Tulane University Law School, and observing his dedicated efforts at the Law School. His office doors are always open to students, who frequently visit for consultations. His vast knowledge, experience, wit, humour, simplicity, and youthful spirit make him extraordinarily interesting and approachable.

Anthony Dickey, KC, is a retired senior barrister and a long-time member of the Western Australian Bar, highly esteemed as a legal expert in Australia. He was appointed King's Counsel in 1993, a prestigious title awarded to the most distinguished barristers with substantial experience and specialisation in particular fields. This is the first of the five editions of "Shipping Law" to which Dickey has not contributed. However, as Davies mentions in the preface, Dickey is the author of many parts of the text that remain integral to the book, although Davies has comprehensively updated them in this latest edition.

The book provides a comprehensive overview of the maritime law system in Australia. It takes a comparative legal approach, focusing mainly on the common law tradition with an emphasis on English law, from which Australian maritime law historically developed. As a former British colony, Australia initially based its legal system on English law. Over time, Australia has developed its own legal framework; however, many fundamental aspects of its maritime law still reflect the English common law tradition. The discussion throughout the book mainly relies on relevant case law, a hallmark of the Anglo-Saxon legal approach, given that decisions of higher courts are the primary source of law in common law systems.

The book consists of twenty-one chapters. The main text is preceded by an alphabetical list of case law, including an index that precisely indicates the paragraphs where individual cases are cited. This list spans eighty-one pages and includes over 2,600 court decisions. It is followed by an index of statutes and international conventions. Alongside relevant Australian legislation, the index encompasses comparative legislation from Canada, China, the United Kingdom, Hong Kong, Indonesia, New Zealand, Singapore, and the USA. At the end of the book, there is a comprehensive and detailed alphabetical subject index, organised on two levels, which indicates the paragraph numbers in the main text where the terms are mentioned.

The main text of the book spans 930 pages. At the beginning of each chapter, there is a table of contents specific to that chapter. Each chapter starts with an introduction, followed by subchapters that are typically organised on two levels. The main text paragraphs are numbered from [1.10] at the beginning of the

first chapter to [21.360] at the end of the last, twenty-first chapter. The book also contains a total of 5,573 footnotes, with numbering restarting in each chapter, meaning that footnotes are numbered from 1 in every chapter.

From this technical and quantitative description of the book, it is evident that it is an extensive and comprehensive work, suitable for university textbook purposes while also serving as a valuable handbook for practitioners. The subject matter is systematically addressed and presented in clearly defined chapters and sections that cover various aspects of maritime law, facilitating relatively easy navigation and comprehension of the text. It is written in clear and accessible language, designed to be understandable and useful for students, while also catering to legal scholars and professional practitioners.

The first chapter addresses the fundamental concepts of a ship, boat, and vessel within the context of maritime law. These definitions are important determinants of the scope of maritime law and court jurisdiction in maritime disputes. The chapter specifically analyses the scope of these terms as they relate to different types of maritime and navigational craft and examines the connection between a ship and its appurtenances, as well as its use in navigation. This analysis vividly illustrates the relativity of the term "ship" in maritime law concerning the application of various maritime legal rules, concepts, and principles. The discussion encompasses different definitions of ship, boat, and vessel found in Commonwealth maritime legislation, along with regulations from individual Australian states and territories, as well as relevant case law in common law legal systems.

The second chapter addresses the division of legislative powers in the maritime field in Australia, stemming from the country's specific constitutional arrangement as a federal state. Maritime legislative powers are divided between the Commonwealth and individual Australian states. The chapter elaborates on and analyses the constitutional bases that grant the Commonwealth legislative authority in maritime and fisheries fields. It discusses issues arising in administrative practice and case law due to the overlapping powers between the Commonwealth and the states and examines the geographic reach and overlap of these powers concerning specific maritime zones. The chapter explores the constitutional bases for court jurisdiction in maritime matters and references relevant Australian case law, particularly decisions of the High Court of Australia, the highest court in the country's judicial hierarchy. Historical aspects of these issues are analysed, considering the effects of British maritime legislation from the times of the British Empire and Australia's colonial history. The chapter explains the context and outcomes of the so-called "Offshore Constitutional

Settlement", a compromise reached at the 1979 Premiers' Conference that delineated legislative powers between the Commonwealth and individual states in the areas of maritime affairs, fisheries, and offshore exploration and exploitation of mineral resources. This arrangement led to significant reforms in Australian maritime legislation. In general terms, according to this new distribution of powers, the Commonwealth has jurisdiction over international and interstate maritime traffic, fishing vessels in international navigation, and all offshore drilling activities. Conversely, states are responsible for all maritime traffic within their borders, navigation on inland waters, and private recreational vessels. Finally, the outcomes of the most recent reform of Australian maritime legislation from 2012 are highlighted, primarily aimed at standardising safety regulations for the Australian merchant fleet.

The third chapter focuses on the legal regime of ship registration as regulated by the Australian Shipping Registration Act of 1981. The conditions and formalities required for ship registration are described succinctly, along with the practical steps in the registration process. The purpose of maintaining two registries, the General Register and the International Register, is explained, along with the procedure for issuing ship certificates, and the reasons, consequences, and procedure for the closure and cancellation of registration.

The fourth chapter primarily addresses the conferment of Australian nationality on a ship as a result of its registration in Australia, along with the legal effects that accompany this status, particularly concerning flag state jurisdiction over ships of Australian nationality. The chapter delves in detail into issues of criminal and civil jurisdiction applicable to these ships. Additionally, it discusses the right to fly the Australian flag and the significance of this right within the context of international law, as well as the obligation to display national colours at specific times.

The real rights in ships are thoroughly covered in chapters 5 to 9. The fifth chapter analyses the legal concepts of property, ownership, and title over ships, focusing on the specific legal nature of a ship as movable property subject to registration in a public registry. It addresses concepts of the ownership and co-ownership of ships, the legal relationships among co-owners, the management of a ship by co-owners, the specifics of beneficial ownership, and various equitable interests in ships—essentially, property interests based on equity as a distinct source of law in Anglo-Saxon legal systems.

The significance of the term owner of a ship is analysed, highlighting its relativity and discussing it separately from the legal concept of ownership. In this context, the specific legal statuses of a demise charterer and a mortgagee in

possession of the ship are considered. Special attention is given to the effect of registering ownership in the ship registry, as well as the relationship between registration and legal title for acquiring ownership of the ship. This is particularly relevant under Australian law, which, like other Anglo-Saxon legal systems, views registration not as a constitutive element of ownership acquisition but primarily as evidence of ownership. Finally, the chapter discusses the statutory prerequisites, procedures, and legal effects of lodgement and removal of caveats in the ship registry.

In the sixth chapter, the three methods of acquiring property in ships are analysed – construction, transfer, and transmission. The focus is on ownership acquisition based on shipbuilding contracts, contracts for the sale and purchase of ships, and statutory provisions (inheritance, bankruptcy, enforcement by court order). The issues related to acquiring ownership of unregistered ships are also considered. This chapter contains a special discussion on the applicable law regarding the acquisition of property in ships.

The seventh chapter serves as an introduction to the legal issues of charges (security interests and encumbrances) over ships. It particularly addresses their classification and priority ranking as well as specific issues within the context of the Australian legal framework, especially in relation to the legal concept of in rem judicial proceedings.

The eighth chapter thoroughly examines maritime liens as a unique type of security interest on a ship established under general maritime law, i.e., under common law. It analyses their legal nature, the property to which they attach, and it considers the claims secured by maritime liens and explains their priority ranking. The chapter discusses the legal effects of change of ownership of a ship, the judicial sale of a ship following arrest, and of shipwreck upon maritime liens. Issues of limitation periods and extinguishment of maritime liens are also considered. The analysis further covers the concept of securing maritime claims through statutory rights of action in rem and so-called statutory liens, including the issue of their ranking relative to other charges over ships. This chapter also includes an enlightening discussion of the specific implications of conflict of laws related to maritime liens and the statutory rights of action in rem.

The ninth chapter provides a very brief overview of the legal concept of possessory liens over ships, along with historical maritime law concepts of bottomry (lat. foenus nauticum) and respondentia, which are no longer applied in contemporary maritime legal practice.

The tenth chapter addresses the ship mortgage as a form of voluntary charge over a ship, analysing it in the context of general maritime law, i.e., common

law, and the Australian legal framework. It examines the legal nature of the ship mortgage, its creation, extinguishment, and cessation; its ranking in relation to other charges; the subject of the mortgage (the ship and its appurtenances, excluding bunkers and, in principle, excluding freight and insurance proceeds unless otherwise agreed); and the rights and obligations of the mortgagee and mortgagor.

Chapters 11 to 14 explore contracts for the carriage of goods by sea and other shipping contracts. These chapters together cover more than a third of the main text. Chapter 11 serves as an introduction, explaining key maritime law concepts related to the carriage of goods. It examines the roles of various stakeholders in the transportation and logistics sectors, such as shippers, carriers, consignees, agents, freight forwarders, charterers, and ship managers. The chapter also places these contracts in the broader context of international trade and logistics services.

The subject matter is organised into three main types of contracts used in maritime cargo transportation. Chapter 12 addresses contracts based on bills of lading (and other transport documents, such as sea waybills). Chapter 13 covers voyage charterparties, while Chapter 14 discusses time charterparties. These chapters are particularly valuable to maritime lawyers worldwide. While the analysis focuses on the legal approach specific to Australian law, it also includes many issues that are common or very similar in comparative maritime law.

It is worth noting that Australia is a party to the Hague-Visby Rules but applies a modified version of these rules in its national law, partially implementing certain provisions of the Hamburg Rules. However, in practice, the national modification of the Hague-Visby Rules is infrequently applied to international transport. Chapter 12 examines the application of the Hague, Hague-Visby, and Hamburg Rules in international maritime transport, providing relevant case law analyses. It also discusses the conflict of law issues relating to carriage contracts.

The book thoroughly discusses the functions of a bill of lading, including its role as a receipt for goods, evidence of the contract of carriage, and a negotiable instrument. The practical aspects of these functions are emphasised. The carrier's obligations are extensively analysed, particularly the obligation to exercise due diligence in making the ship seaworthy and the cargo-related carrier's obligations and liabilities. The discussion includes reference to standard contractual clauses like FIO, FIOS, and FIOST modifying the carrier's obligations and liabilities relating to cargo, and explores the carrier's liability for delay, deviation, and on-deck carriage.

The system of carrier liability under the Hague-Visby Rules, along with the Australian modification of those rules, is examined in depth, particularly regarding the basis of liability, exceptions, and limitation of liability. Special attention is given to carrier liability under the unamended Hague Rules, highlighting the specific stance of the United States, which continues to apply the original unamended 1924 convention.

The concept of the limitation period under the Hague-Visby Rules and the Australian modification is analysed, considering practical aspects relating to the issues of delivery and the commencement and interruption of the limitation period. The shipper's obligations relating to freight, transport of dangerous goods, and accuracy of information about the cargo are also covered.

The book addresses the relationship between bills of lading and voyage charterparties, particularly when goods covered by a bill of lading are carried under a voyage charterparty. An intriguing subchapter, "Who is the carrier?" explores the complex issue of the identity of the carrier in modern transport, especially in container shipping. Here, typically, the shipowner or demise charterer is responsible solely for the vessel's navigational function, while the time charterer handles the commercial utilisation of the ship. Commonly, the time charterer might visually present the ship as part of their fleet and subcontract parts of the ship's capacity (slot-charterparties). The slot-charterers might also be authorised to issue bills of lading or other sea-carriage documents. The situation is further complicated by the role of freight forwarders, who may issue transport documents resembling bills of lading. Consequently, for the same shipment, such as a container, alongside the freight forwarder's transport document, there may be a sea-carriage document issued by the time charterer (or slot-charterer) typically designating the forwarder as the shipper and the forwarder's agent at the destination port as the consignee. In these arrangements, determining the identity of the carrier as the responsible party under the contract for the carriage of goods by sea can be a difficult exercise. This issue is clearly illustrated and discussed in the book.

Chapters 13 and 14 delve into the doctrinal and practical aspects of voyage and time charters, focusing on widely used standard clauses in international maritime transport, particularly those by BIMCO.

Chapter 15 systematically addresses collision liabilities, including the shipowner's liability for the errors and omissions of the master, crew, and pilot. The specific issue of collisions involving towage is also addressed. The chapter analyses the basis of liability, the issue of causation, the question of apportionment of damages and proportionate liability, the scope of liability concerning the types

of loss for which damages are recoverable, the issue of limitation periods, and the related conflict of law matters.

Chapter 16 contains a comprehensive analysis of the system of limitation of liability for maritime claims. Australia is a party to the International Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims of 1976 and the 1996 Protocol, so the analysis focuses on the interpretation of this convention in Australian case law and within the framework of Australia's constitutional arrangement.

Chapter 17 on marine insurance is quite extensive, spanning approximately one hundred pages of the book. It analyses the contract of marine insurance from the perspective of the Australian legal framework, particularly the Australian Marine Insurance Act of 1909, which largely reproduces the UK Marine Insurance Act of 1906 in its original form. This analysis also includes a comparison with English marine insurance law as amended by the legislative changes of 2015. Given the global importance of English marine insurance law, this chapter will be useful to anyone interested in the field of marine insurance.

Chapter 18 covers the maritime law concept of general average. The analysis is based on the widely applicable York-Antwerp Rules. The chapter also addresses the practical aspects of general average treatment in marine insurance.

Chapter 19 deals with the legal regime of prevention and compensation for oil pollution from ships and greenhouse gas emissions. It provides an overview of the legal framework, particularly international maritime conventions that have been implemented in Australian law (MARPOL 1973/1978, CLC 1992, Fund 1992/2003, Bunker 2001, OPRC 1990, BWM 2004, Anti-Fouling 2001, Marine Dumping 1972/1996).

The subject of chapter 20 is the maritime law concept of salvage. The analysis is based on the legal framework under the 1989 Salvage Convention and common law (general maritime law) as interpreted by Australian courts, with an insight into the historical development of English case law and a comparative perspective on US case law.

Finally, chapter 21 presents an overview of the Australian national legal framework, case law, and administrative practice regarding shipwrecks and the protection of underwater cultural heritage, noting that Australia is in the process of ratifying the Nairobi Convention on the Removal of Wrecks of 2007, which will lead to significant changes in the legal regime concerning wrecks in that country.

This is a detailed and systematic treatise on Australian maritime law, offering perspectives on the broader context of comparative maritime law within the

common law tradition. The book serves as an exceptionally valuable resource in maritime legal literature, enriching the academic community and supporting the professional development of practising maritime lawyers. By its nature, maritime law transcends national borders and necessarily incorporates an international element, being largely governed by a series of international maritime conventions and the use of internationally standardised contractual clauses. Due to its specificity, complexity, and dynamic nature, knowledge of maritime law requires specialised expertise and a comparative legal perspective. In times of rapid technological development and frequent global changes in international trade and transport, keeping abreast of developments in maritime law can be quite challenging. Therefore, this book will be useful to professors, researchers, students, and practitioners engaged in maritime and transportation law, while also appealing to a broader readership connected to shipping, the maritime industry, transportation, logistics, port operations, and marine insurance.

Associate Professor Adriana V. Padovan, PhD**
Senior Research Associate
Adriatic Institute of the Croatian Academy of Sciences and Arts
Fulbright Visiting Research Scholar
Tulane University Law School, Maritime Law Center (2023-2024)

** At the time of writing and publishing this review, the author is on a Fulbright scholarship for visiting research scholars at the Maritime Law Center of the Tulane University Law School (New Orleans, Louisiana, USA). The author expresses gratitude for the financial support for research provided through the Fulbright program, sponsored by the U.S. Department of State. The views expressed in this review are solely those of the author and do not represent the official positions of the Fulbright program, the U.S. Department of State, or its partner organisations.

COASTAL STATE JURISDICTION OVER SHIPS IN NEED OF ASSISTANCE, MARITIME CASUALTIES AND SHIPWRECKS

Iva Parlov
Brill Nijhoff, Leiden, 2022., 361 str.

Knjigu *Coastal State Jurisdiction over Ships in Need of Assistance, Maritime Casualties and Shipwrecks*, autorice izv. prof. dr. sc. Ive Parlov, objavio je izdavač Brill Nijhoff 2022. godine na engleskom jeziku. Knjiga predstavlja autoričinu doktorsku disertaciju koju je uspješno obranila 2020. godine pri Arktičkom sveučilištu u norveškom gradu Tromsø.

U knjizi autorica detaljno prikazuje pravni sustav koji uređuje nadležnost obalne države nad stranim brodovima kojima je potrebna pomoć, kao i onima koji su pretrpjeli pomorsku nesreću, te nad podrtinama. Taj se pravni sustav sastoji od niza pravnih instrumenata koji su se razvili posljednjih pedeset godina, i to kao rezultat suočavanja sa štetnim posljedicama onečišćenja mora nakon pomorske nesreće tankera *»Torrey Canyon«*. Zahvaljujući naporima Međunarodne pomorske organizacije (u nastavku: IMO), ali i cjelokupne pomorske industrije, možemo primijetiti kako je danas smanjen broj pomorskih nesreća i to zbog usvajanja suvremenih mjera za osiguranje sigurnosti plovidbe. Autorica detaljno analizira četiri takva pravna instrumenta koja su usvojena unutar IMO-a radi uređenja specifičnih pomorskopravnih pitanja, poput onih vezanih uz intervenciju kod iznenadnih onečišćenja mora, razgraničenje područja nadležnosti, spašavanje, mjesta zakloništa i uklanjanje podrtina. To su redom Međunarodna konvencija o intervenciji na otvorenom moru u slučajevima nezgoda koje dovode do onečišćenja uljem iz 1969. (u nastavku: Konvencija o intervenciji), Međunarodna konvencija o spašavanju iz 1989., Rezolucija IMO-a A.949(23) kojom su usvojene smjernice o mjestima zakloništa za brodove kojima je potrebna pomoć iz 2003. te Međunarodna konvencija o uklanjanju podrtina iz 2007. (u nastavku: Konvencija o podrtinama). Kao krajnji rezultat pri uređenju tih pitanja, autorica skreće pozornost na opasnost od stvaranja dvosmislenih i nejasnih rješenja u međusobnom odnosu tih instrumenata.

Posebnu vrijednost u analizi tih pravnih instrumenata predstavlja terminologija upotrijebljena u knjizi. Naime, autorica analizira relevantnu terminologiju upotrijebljenu u predmetnim pravnim instrumentima, primjerice, termine »brodovi kojima je potrebna pomoć«, »brodovi koji su pretrpjeli pomorsku nesreću« te »podrtine«. Tako čitatelj može dobiti jasniju sliku o praktičnim učincima upotrijebljenih definicija te bolje razumjeti interese pogođenih država u

različitim stadijima pomorske nesreće. Osim toga, autorica upotrebljava termin »nadležnost« obalne države kao opći pojam, umjesto termina »prava i obveze«, kako bi se osvrnula na ovlasti države nad stranim brodom, pri čemu su te ovlasti objašnjene kroz prizmu njezinih prava i obveza. Dodatno, koristi termin »obalna država« u širem smislu koji uključuje i obalnu državu i državu luke. Već samom uporabom navedene terminologije vidljivo je da je autorica dubinski istražila temu i da ju želi približiti čitatelju kako bi jasnije shvatio učinke različitih društveno-gospodarskih i okolišnih rizika koji proizlaze iz pomorskih nesreća.

Kao dodatnu vrijednost ove knjige treba istaknuti temeljitu analizu odnosa općeg međunarodnog prava i pomorskog prava pri uređenju predmetne materije. U drugom dijelu knjige autorica analizira pravila običajnog međunarodnog prava i Konvencije Ujedinjenih naroda o pravu mora iz 1982. Ističe da se potonja konvencija, unatoč tomu što ne uređuje pitanja vezana uz brodove kojima je potrebna pomoć, pomorske nesreće (izuzev u članku 221.) te podrtine, ipak pokazala dovoljno fleksibilnom za pružanje odgovora na suvremene izazove u praksi. Autorica posebno ističe prvenstvo koje navedena konvencija zauzima prema ostalim pravnim instrumentima koji imaju isti predmet uređenja. Stoga prikazuje članke 237. i 311. Konvencije UN-a o pravu mora koji uređuju odnos te konvencije prema ostalim pravnim instrumentima, što je od posebne važnosti za razumijevanje prava i obveza obalnih država na temelju četiriju pravnih instrumenata koji su u fokusu analize ove knjige.

Što se tiče strukture teksta, knjiga je podijeljena u četiri dijela. Prvi dio predstavlja uvod i sadržava jedno poglavlje. Drugi se dio sastoji od tri poglavlja. U njima autorica raspravlja o različitim rizicima te interesima obalne države koji su vezani uz predmetnu materiju, zatim o osnovnim značajkama nadležnosti obalne države u skladu s općim međunarodnim pravom te o strukturi i funkcioniranju IMO-a kao osnovnog pokretača razvoja uređenja važnih pomorskopravnih pitanja, počevši od pitanja sigurnosti plovidbe pa do onečišćenja s brodova i općenito zaštite morskog okoliša. Treći je dio najopsežniji i sastoji se od četiriju poglavlja. Ovdje autorica zauzima pristup razlikovanja nadležnosti obalne države u morskim pojasevima koji su izvan područja njezine suverenosti od nadležnosti u pojasevima nad kojima obalna država ostvaruje suverenost. Prije toga, autorica raspravlja o stanju nužde kao okolnosti koja isključuje protupravnost, a u četvrtom se poglavlju bavi nadležnošću obalne države nad podrtinama. U četvrtom je dijelu opći zaključak koji objedinjuje zaključke pojedinih dijelova knjige.

Osnovna misao koja se proteže kroz knjigu jest naglašavanje prvenstva interesa obalne države prema interesima brodovlasnika. Ta je misao u skladu sa stajalištem da nijedna država ne bi trebala žrtvovati svoje društveno-gospodarsko

blagostanje kako bi umanjila štetne posljedice onečišćenja mora u općem interesu. Obalnoj se državi mora omogućiti ostvarivanje ravnoteže između vlastitih interesa i interesa drugih, uključujući interese države zastave nad brodom kojemu je potrebna pomoć, koji je pretrpio pomorsku nesreću ili nad podrtinama, ali i interese brodovlasnika i međunarodne zajednice u cjelini. Uloga obalnih država ovdje je ključna i zato treba odgovarajuće urediti njezine ovlasti. Pritom treba uzeti u obzir da država zastave i dalje ima prvenstvenu odgovornost za osiguranje pridržavanja međunarodnih standarda sigurnosti plovidbe.

Imajući na umu činjenicu da ne postoji jedan jedinstveni međunarodni ugovor koji bi uredio različita pitanja s kojima se obalna država može suočiti, autorica u knjizi stavlja naglasak upravo na temu funkcioniranja ovog složenog pravnog sustava u praksi. Na temelju detaljne analize relevantnih pravnih instrumenata kroz nekoliko poglavlja u knjizi, autorica zaključuje da činjenica postojanja nekoliko različitih instrumenata, u konačnici, ne predstavlja problem. Naime, ističe da se ti pravni instrumenti međusobno dopunjuju u većini slučajeva. Ukazuje samo na pojedine nedosljednosti, poput one pri uređenju dužnosti obavještavanja o postojanju podrtine na temelju Konvencije o podrtinama te Konvencije o intervenciji.

Možemo zaključiti da je autorica detaljno i sustavno obradila materiju koja zaslužuje daljnju pažnju znanstvenika koji se bave temama iz područja ostvarenja ravnoteže u nadležnosti obalne države i države zastave broda. Smatramo da će ova knjiga biti neizostavna u znanstvenoistraživačkom radu ne samo za njih, nego i za sve one koji se u praksi bave utvrđivanjem odgovora na pitanje ponašaju li se obalne države u skladu sa svojim ovlastima prema međunarodnom pravu.

Irena Nišević, mag. iur.
Jadranski zavod Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti

Summary:

COASTAL STATE JURISDICTION OVER SHIPS IN NEED OF ASSISTANCE, MARITIME CASUALTIES AND SHIPWRECKS

Iva Parlov
Brill Nijhoff, Leiden, 2022, 361 pages

The book Coastal State Jurisdiction over Ships in Need of Assistance, Maritime Casualties and Shipwrecks by Iva Parlov, PhD, was published in English by Brill Nijhoff, Leiden, in 2022. The book represents the author's doctoral dissertation defended in 2020 at the UiT-The Arctic University of Norway in Tromsø. The author offers a detailed review of a legal system which regulates coastal State jurisdiction over ships in need of assistance, maritime casualties and shipwrecks. This legal system consists of several legal instruments that have developed over the last fifty years, as a result of dealing with the harmful consequences of marine pollution caused by the "Torrey Canyon" maritime accident. It can be noticed today that, due to the efforts of the International Maritime Organization (hereinafter: IMO), as well as the whole shipping industry, the number of maritime casualties has declined as a result of adopting contemporary measures for ensuring the safety of navigation. The author makes an analysis of four such relevant legal instruments adopted under the auspices of the IMO with the aim of regulating specific legal issues, such as intervention, general distribution of jurisdiction, salvage, places of refuge, and wreck removal. These are the International Convention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties of 1969, the International Convention on Salvage of 1989, IMO Resolution A.949(23), adopting guidelines on places of refuge for ships in need of assistance of 2003, and the Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks of 2007. Regarding this legal regulation, the author draws attention to the risks of imposing ambiguous and vague interpretations of the mutual relationships of these instruments. Bearing in mind that the current legal regime does not consist of one single instrument to regulate various legal issues which a coastal State faces, the author emphasises how this legal regime actually works. On the basis of a detailed analysis of relevant legal instruments throughout the book, the author concludes that the fact that several legal instruments exist does not appear problematic. She points out that these instruments complement each other on most occasions. However, there are some rare inconsistencies, for example regarding the duty to report when it comes to shipwrecks. To conclude, it can be noted that the author has made a detailed and systematic analysis of the subject matter which deserves further study by scholars dealing with topics in the

field of distribution of jurisdiction between a coastal State and a flag State. This book will be especially useful for practitioners who deal with determining whether coastal States act within the remit of their rights under international law.

PRIKAZI PREDAVANJA
LECTURE REVIEWS

THE WILLIAM TETLEY LECTURE ON MARITIME LAW DELIVERED BY THE HON. JUSTICE SARAH DERRINGTON AT TULANE LAW SCHOOL ON 3 APRIL 2024*

In its commitment to excellence in legal scholarship and its role as a leader in maritime law education in the USA, Tulane University Law School traditionally hosts the William Tetley Lecture on Maritime Law every year. The Maritime Law Center inaugurated this esteemed lecture series in honour of a distinguished Canadian maritime lawyer, professor at the McGill Law School in Montreal, and author of several influential books and numerous widely acclaimed articles that have become important resources for academics, practitioners, and students in the field of maritime law. Professor William Tetley's remarkable career spanned academia, politics, and legal practice. His deep engagement with maritime law was matched by his practical experience and academic rigour. His work has had a lasting worldwide impact on maritime law. In a generous act of dedication to education in the field of maritime law, Professor Tetley endowed the lecture series himself, ensuring its longevity and impact.

Hosted under the auspices of the Tulane Maritime Law Center, the lecture series continues to thrive, shedding light on the importance and complexities of maritime law and attracting the most distinguished speakers from around the globe.

This year, the William Tetley Lecture on Maritime Law was held on 3 April 2024. The lecturer was the Hon. Sarah Derrington, Justice of the Federal Court of Australia since 2018. The title of her address was "Has National Idiosyncrasy Trumped International Uniformity?".

Justice Sarah Derrington is one of the most prominent maritime lawyers and academics today. Her extensive contributions to maritime law, through both her academic work and her judicial decisions, have established her as a leading figure in this specialised field.

Justice Derrington started her journey in law at the University of Queensland, where she gained her law degree in 1990 and later earned a Master's degree from the same University. Her doctoral studies led her to specialise in marine insurance law, a field in which she has since established herself as an international

---

* This review was prepared by Adriana Vincenca Padovan, PhD, Senior Research Associate, Adriatic Institute, Croatian Academy of Sciences and Arts / Fulbright Visiting Research Scholar at the Maritime Law Center, Tulane University Law School for the academic year 2023/2024.

authority. She became a professor at the University of Queensland in 2008 where she served as Dean of Law from 2013 until 2018. She also acted as a barrister specialised in maritime and shipping law, general commercial law and arbitration. In 2018, she was appointed to the Federal Court of Australia and also took on the role of President of the Australian Law Reform Commission.

Justice Derrington served as President of the Maritime Law Association of Australia and New Zealand and was a board member of the Australian Maritime Safety Authority from 2012 to 2017. Since 2006, she has been a member of the Admiralty Rules Committee. She served as President of the Australian Law Reform Commission. She also contributed her expertise to the Council of the Australian Maritime College (AMC) from 2012 until 2023. She is actively involved in the Council of the Australian National Maritime Museum.

Her professional accomplishments have been recognised through her election as a Fellow to several prestigious organisations, including the Academy of Law in 2009, the Nautical Institute in 2013, and the Queensland Academy of Arts and Sciences in 2018. She was honoured as an Honorary Bencher by Gray's Inn in 2021 and was appointed Member of the Order of Australia in the Queen's Birthday Honours List of 2022.

In her lecture, Justice Derrington delved into the core arguments advocating for international uniformity in maritime law and how this vision can be impeded by national idiosyncrasies. The discourse primarily centred on two key areas of maritime law: the carriage of goods by sea and the limitation of liability concerning maritime claims. In emphasising the importance of the international uniformity of maritime law, Justice Derrington quoted Lord Mansfield (1774), saying: "In all mercantile transactions the great object should be certainty; and therefore it is of more consequence that a rule should be certain, than whether the rule is established one way or the other. Because speculators in trade then know what ground to go upon".[1]

Furthermore, as Justice Derrington pointed out, the uniform application of law should ensure that equal rules, wherever and whenever applied, produce equal results, and the essential clarity of a norm is of utmost importance in reaching this aim.

Uniformity of law in international trade and commerce is deemed essential due to its operational nature, which largely transcends national state laws. Maritime law concerning the carriage of goods by sea serves as a prime example of the ongoing struggle for legal uniformity on an international scale. Deriving

[1] *Vallejo v. Wheeler* 98 Eng. Rep. 1012 (K.B. 1774).

from *lex maritima* through to the procedures of codification of maritime law at the international level, great efforts have been made to achieve convergence in this area. This year we are marking the 100th anniversary of the Hague Rules,[2] yet the current landscape is characterised by the fragmentation of laws affected by national legislation and the emergence of varied international regimes.

Countries such as Australia and the PRC have enacted their own unique national carriage of goods legislation. While these laws are based on the framework of the Hague and Hague-Visby Rules,[3] they incorporate certain modifications, reflecting the complexities of aligning national laws with international standards. The Scandinavian countries (Norway, Sweden, Denmark and Finland) have enacted the Nordic Maritime Code, incorporating much of the Hamburg Rules,[4] even though none of these States has ratified the Hamburg Rules and they formally adhere to the Hague-Visby Rules. This is another instance of regional adaptation, further complicating the quest for uniformity.

The proliferation of different legal frameworks, from the original Hague Rules to the Hague-Visby Rules, Hamburg Rules, and the more recent Rotterdam Rules,[5] exemplifies the challenges in harmonising international maritime law. The lack of a single, universally accepted set of rules leads to inconsistencies in legal application across borders, affecting the predictability and certainty required for smooth international transactions.

Justice Derrington's reference to the recent Australian case law, notably *The BBC Nile* [2022][6] and *Poralu Marine Australia Pty Ltd v MV Dijksgracht* [2023],[7] elucidates the practical ramifications of the current fragmented legal environment. These cases highlight how the absence of universally applied legal rules in the carriage of goods by sea can result in protracted and costly legal disputes with unpredictable outcomes.

---

2 International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading, and Protocol of Signature, Brussels, 1924 (Hague Rules).

3 The Hague Rules were amended by the Protocol to Amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading, Brussels, 1968 (Visby Rules). The Hague-Visby Rules were furthermore amended by the Protocol of 1979, signed in Brussels (SDR Protocol).

4 United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, Hamburg, 1978.

5 United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, New York, 2008 (Rotterdam Rules).

6 *Carmichael Rail Network Pty Ltd v BBC Chartering Carriers GmbH & Co KG (The BBC Nile)* [2022] FCAFC 171 (12 October 2022).

7 *Poralu Marine Australia Pty Ltd v MV Dijksgracht* [2023] FCAFC 147 (8 September 2023).

Justice Derrington further provided a review of the harmonisation of international rules on limitation of liability. The discussion centred on the LLMC 1976/1996.[8] This was contrasted with specific national legislative approaches, such as the US Limitation of Liability Act of 1851, which attracted renewed attention following the incident involving the M/V Dali and the Francis Scott Key Bridge in Baltimore Harbor in March 2024.

An analogy was made to the similar limitation of liability provisions in the CLC and the Fund Conventions of 1992.[9] A focal point of Justice Derrington's overview was the interpretation challenges surrounding Article 4 LLMC 1976/1996. This segment delves into the intricacies of breaking the limits of liability, especially given the international norm's silence on the matter of corporate attribution. The critical issue hinges on determining the appropriate level of fault of a corporate entity (such as a shipowner or salvor, as defined under the LLMC) and identifying which individual's conduct and state of mind (*mens rea*) within the corporation is pertinent for attributing the necessary level of fault for breaking the liability limit. The Convention specifies this as a "personal act or omission, committed with the intent to cause such loss, or recklessly and with knowledge that such loss would probably result".

Justice Derrington highlighted the divergence in judicial approaches towards this matter, with the identification doctrine utilised by courts in the UK, Canada, and New Zealand. This doctrine scrutinises the conduct and mental state of senior management as opposed to the vicarious liability doctrine prevalent under the common law doctrine of agency, adopted by courts in the US and Australia. Furthermore, Justice Derrington touched upon the evolving legal frameworks regarding the concept of organisational blameworthiness, particularly in the context of corporate criminal responsibility. This included an examination of the notion of "corporate culture" in the context of the Australian Criminal Code whose innovative provisions allow state of mind to be proven through corporate culture. Reference was made to currently the only reported maritime criminal case applying the said provisions of the Criminal Code – *R v Potter and Mures Fishing Pty Ltd* [2015].[10]

---

[8] Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, London 1976 and the subsequent Protocol of 1996 (LLMC 1976/1996).

[9] International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, London, 1969, replaced by the 1992 Protocol (CLC 1992); International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, London, 1971, superseded by the 1992 Protocol (Fund) and supplemented by the 2003 Supplementary Fund Protocol (Supplementary Fund).

[10] *R v Potter & Mures Fishing Pty Ltd* (Transcript, Supreme Court of Tasmania, Blow CJ, 14 September 2015).

The silence of the LLMC on the attribution issue means that the interpretation of this key international norm relies on domestic legislation – another illustration of the divergence in the application of international maritime conventions. This reliance on national laws to fill the gaps in international legal frameworks represents a significant challenge to achieving uniformity in maritime law.

Justice Derrington proceeded to discuss a similar challenge in the interpretation of "loss or damage" as defined under Article 2(1)(a) of the 1976/1996 LLMC and the usage of the same term within the context of pollution damage, specifically under Article 1(6)(a) of the 1992 CLC and under the Fund regime, respectively. She highlighted the notable differences in the concepts of civil liability for "loss or damage" between the legal traditions of civil law and common law. Justice Derrington further emphasised the inconsistency within various national legal systems that follow the civil law tradition, especially regarding the acceptance of claims for pure economic loss.

Justice Derrington referred to the clauses concerning pure economic loss within the IOPC Funds Claims Manual.[11] These clauses define pure economic loss as a separate category of claim permitted under the 1992 CLC and Fund conventions. She pointed out that although this manual serves as a significant source of soft law, consistently employed by the IOPC Funds in handling claims related to marine oil pollution damage, it is not binding on the courts of the State parties to the 1992 CLC and Fund conventions when they apply the provisions of these conventions. This distinction underscores a critical point: the interpretation and application of international norms are heavily influenced by the relevant domestic laws.

As examined in Justice Derrington's lecture, the judicial disputes following from the sinking of the Prestige laid bare the stark contrasts in judicial interpretations across different jurisdictions, exemplified specifically by the conflicting decisions of the Spanish Supreme Court and the English courts when applying the 1992 CLC and Fund conventions, ultimately also leading to the decision of the European Court of Justice (ECJ)[12] concerning the interpretation of Regulation (EC) No 44/2001 of 22 December 2000 on jurisdiction and the recognition and enforcement of judgments in civil and commercial matters.[13]

[11] Available at https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2018/12/2019-Claims-Manual_e-1.pdf (accessed on 8 April 2024).

[12] *London Steam-Ship Owners' Mutual Insurance Association Ltd v Kingdom of Spain* (Case C-700/20) EU:C:2022:488, 20 June 2022.

[13] OJ 2001 L 12, p. 1. *Nota bene*, Regulation No 44/2001 which was applicable to the respective dispute was later repealed and replaced by Regulation (EU) No 1215/2012 of the European Parliament and of the Council of 12 December 2012, OJ 2012 L 351, p. 1.

The Spanish Supreme Court held the master criminally liable for pollution caused by the sinking of the Prestige and extended this liability to the shipowner through the principle of vicarious liability. Consequently, the Court found that the shipowner's right to limit liability under the 1992 CLC was lost due to the master's acting "recklessly and with knowledge that such loss would probably result". It further held that the London P&I club was directly liable for the pollution damage over and above the liability limits prescribed by the CLC 1992 up to the full amount of the policy coverage, although under the Convention the liability insurer is entitled to limit its liability even in the case of the insured shipowner's loss of the right to limit. Lastly, the IOPC Fund was held liable up to the limits of the 1992 Fund Convention.[14]

On the other hand, the London P&I club (the shipowner's liability insurer) initiated arbitration in London against Spain pursuant to the insurance policy terms and conditions (the P&I club rules) in 2013. The arbitral award absolved the club from liability towards the Spanish State based on the club's "pay to be paid" rule and it was also held that the Spanish State as a claimant against the P&I club was bound by the arbitration clause in the club's rules and could therefore not proceed against the club in the Spanish court. The arbitral award was subsequently given the effect of a judgment of the English court.[15] In the meantime, Spain filed for an *ex parte* order for registration of the Spanish court's judgment in the English court, and these proceedings eventually resulted in the English court setting aside the *ex parte* order for registration of the Spanish court's judgment in the UK.[16]

This variation in judicial outcomes between the UK and Spain underscores a broader issue within international maritime law: the lack of uniform interpretation and the absence of reciprocity among States parties to the 1992 CLC and Fund conventions. Such discrepancies not only undermine the predictability and fairness that these international treaties strive to provide but also highlight the pitfalls in current efforts to harmonise legal approaches to maritime pollution incidents.

The *Prestige* cases, as discussed in the context of Justice Derrington's comprehensive overview, vividly illustrate the challenges facing the international

[14] See Spanish Supreme Court (Criminal Chamber) judgment no. 668/2018 of 18 December 2018.

[15] See *London Steam-Ship Owners' Mutual Insurance Association Ltd v Kingdom of Spain (The "Prestige") (No 2)* [2014] 1 Lloyd's Rep. 309.

[16] See *London Steam-Ship Owners' Mutual Insurance Association Ltd v Kingdom of Spain (The "Prestige")* [2023] EWHC 2473 (Comm).

maritime legal framework in fostering a consistent and universally accepted approach to liability and compensation for pollution damage.

Finally, Justice Derrington commented on IMO Resolution A.1164(32) adopted in 2021, relating to the interpretation of Article 4 of the LLMC. She noted that the Resolution marks a significant effort towards resolving the issues related to uniform interpretation of this provision of the Convention. This Resolution specifically addresses the ambiguities surrounding Article 4 of the LLMC, signalling progress in the quest for a more harmonised understanding of limitations on liability within maritime law. However, as Justice Derrington pointed out, the Resolution stops short of addressing the complex issue of attribution of corporate liability. This gap persists in relation to the LLMC, but also in relation to other international maritime conventions containing similar provisions, including the 1992 CLC. This is particularly relevant given the difficulties identified in cases like those emanating from the Prestige disaster, wherein the intricacies of attributing liability to shipowners as corporate entities were brought to the fore. Despite this shortcoming, the adoption of the Resolution by approximately 95% of the States parties to the LLMC signifies substantial consensus among the international maritime community regarding the need for clearer guidance on these matters. Furthermore, it was noted that although the Resolution has garnered wide support of the States parties, it stands as a soft law instrument. This designation implies that, while the Resolution provides valuable guidance and reflects broad agreement among the participating States, it does not possess formal binding power under the international law of treaties. According to the established principles of international treaty law, a treaty can only be amended or modified through an agreement reached by all States parties to that treaty. Thus, while IMO Resolution A.1164(32) makes strides towards mitigating some of the issues related to the uniform interpretation of Article 4 of the LLMC, its influence is inherently limited by its status as soft law, leaving the responsibility for its application and compliance to the discretion of individual States. This underscores the ongoing challenges within international maritime law to achieve uniformity and predictability, yet it highlights the intricate dance between soft law instruments and formal treaty obligations in the international legal framework, as well as the need for continued efforts towards greater harmonisation and clarity.

In her concluding remarks, Justice Derrington pondered whether the current state of international maritime law invites pessimism or optimism. The proliferation of alternative rule sets and the adaptation of international conventions by domestic law are reasons for pessimism. However, optimism is warranted by

the presence of soft law tools like interpretative guidelines and resolutions from relevant international organisations, as well as the reciprocity among States parties to the international maritime conventions.

At the end of the lecture, Justice Derrington cited a poignant observation made by Professor Tetley himself: "…world society is not yet ready for monolithic international law. It cannot give up its diversity of social purpose and manner of doing things. International laws in any form must recognise this diversity in substance and style or they will fail. They must… avoid imposing one legal system or legal tradition, at the cost of marginalizing another".

This statement remains as relevant today as it was when first articulated, and perhaps even more so.

The full text of Justice Derrington's paper will be published in one of the upcoming issues of the *Tulane Maritime Law Journal*.

Associate Professor Adriana V. Padovan, PhD
Senior Research Associate
Adriatic Institute of the Croatian Academy of Sciences and Arts
Fulbright Visiting Research Scholar
Tulane University Law School, Maritime Law Center (2023-2024)

Sažetak:

PREDAVANJE IZ POMORSKOG PRAVA POSVEĆENO WILLIAMU TETLEYU ODRŽALA JE SUTKINJA SARAH DERRINGTON 3. TRAVNJA 2024. GODINE NA PRAVNOM FAKULTETU SVEUČILIŠTA TULANE

Kao predvodnik u obrazovanju u području pomorskog prava u SAD-u, Centar za pomorsko pravo pri Pravnom fakultetu Sveučilišta Tulane redovito organizira posebno predavanje posvećeno profesoru Williamu Tetleyu, istaknutom pomorskom pravniku s visokim međunarodnim ugledom te autoru nekoliko utjecajnih knjiga i brojnih citiranih članaka koji su postali nezaobilazan izvor literature za znanstvenike, stručnjake i studente pomorskog prava diljem svijeta. Profesor William Tetley bio je pravni stručnjak – praktičar, političar (1968. – 1976.) te profesor na Pravnom fakultetu McGill u Montrealu. Od 1984. do 1998. godine, svake je godine predavao kratki tečaj u sklopu programa studija pomorskog prava na Pravnom fakultetu Sveučilišta Tulane. Serije predavanja koje se održavaju u čast profesoru Williamu Tetleyu na Sveučilištu Tulane ističu važnost i kompleksnost pomorskog prava te privlače najistaknutije svjetske govornike. Ove je godine, odnosno 3. travnja 2024. predavanje održala ugledna sutkinja Saveznog suda Australije Sarah Derrington, jedna od najistaknutijih pomorskih pravnica i znanstvenica današnjice. Njezin opsežan doprinos pomorskom pravu, kroz akademski rad i sudačku karijeru, etablirao ju je kao vodeću osobu u ovom specijaliziranom području. Svoj je put započela na Sveučilištu Queensland gdje je diplomirala pravo 1990. godine, a poslije i magistrirala na tom sveučilištu. Njezin doktorski studij doveo ju je do specijalizacije prava pomorskog osiguranja, polja u kojem se dokazala kao međunarodni autoritet. Postala je profesorica 2008. godine na Sveučilištu Queensland gdje je bila dekanica Pravnog fakulteta od 2013. do 2018. godine. Također je djelovala kao odvjetnica specijalizirana za pomorsko i plovidbeno pravo, opće trgovačko pravo i arbitražu. Imenovana je sutkinjom Saveznog suda Australije 2018. godine. Sutkinja Derrington aktivna je sudionica i u brojnim tijelima i udruženjima koja oblikuju i promiču pomorsko pravo. Njezin rad ima izravan utjecaj na praksu i razvoj pravnih normi u tom području. Na ovogodišnjem predavanju iz pomorskog prava posvećenom Williamu Tetleyu, sutkinja Derrington obratila se naslovom »Je li nacionalna idiosinkrazija nadjačala međunarodnu uniformnost?«. U svom je predavanju dublje istražila osnovne argumente zagovaranja međunarodne uniformnosti pomorskog prava te kako ta vizija može biti otežana specifičnim nacionalnim pravnim rješenjima. Diskurs se uglavnom usredotočio na dva ključna područja pomorskog prava – prijevoz robe morem i ograničenje odgovornosti brodara za pomorske tražbine.

KAZALO AUTORA / AUTHOR INDEX

Bezić, Ines	329
Jerman, Boris	273
Kinder, Ivica	163
Nišević, Irena	419
Novak, Marin	207
Padovan, Adriana Vincenca	85, 401, 427
Polić Foglar, Vesna	389
Primorac, Željka	131
Skorupan Wolff, Vesna	13, 365, 371, 377, 383
Stanković, Gordan	85
Vuković, Ante	311

UPUTE AUTORIMA

Časopis Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law, ISSN 1331-9914 (Tisak), ISSN 1848-8927 (Online), http://doi.org/10.21857/mjrl3uwg79, objavljuje priloge iz područja pomorskog prava, međunarodnog prava mora, radnog prava pomoraca, transportnog prava, prava zaštite morskog okoliša, prava pomorskog i transportnog osiguranja i srodnih područja. Pojedini broj časopisa može u cijelosti ili djelomično sadržavati radove izložene na znanstvenom skupu.

Časopis se izdaje u tiskanom obliku, a u elektroničkoj se inačici radovi objavljuju na portalu Hrčak (hrvatskom nacionalnom portalu znanstvenih i stručnih časopisa). Izlazi jednom godišnje.

Časopis je indeksiran na sljedećim portalima, servisima i u katalozima najvećih knjižnica: AAAS Journals (via EBSCO), Academic Search Complete (EBSCO), Academic Search Premier (EBSCO), Academic Search Ultimate (EBSCO), ASFA Database = Aquatic Sciences and Fisheries Abstracts Bibliographic Database, BASE (Bielefeld University Library) – via DOAJ, via HRCAK, Central and Eastern European Online Library (CEEOL), Digitalna zbirka Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti: DiZbi.HAZU (institucijski repozitorij HAZU), Directory of Open Access Journals (DOAJ), Electronic Journals Library (via Hrcak), ERIH Plus, Hopkins Libraries – katalog Catalyst (USA), Italian National Agency for the Evaluation of Universities and Research Institutes (ANVUR), Law Journal Library (HeinOnline), Legal Collection (EBSCO), Legal Source (EBSCO), Library of Congress, National Library of Australia, Pojedinačni članci na portalu ResearchGate, Portal HRČAK, Scientific Indexing Services (SIS), Staats- und Universitätsbibliothek Fachbibliotheken (Hamburg), SUNCAT - zbirni katalog periodike za Veliku Britaniju, The Hague Academy of International Law. Peace Palace Library, University of Saskatchewan. University Library (Canada), UPP u katalogu SUDOC – bibliografske agencije ABES, WorldCat (OCLC), WZB (Berlin): Electronic Journals (EU).

Kriteriji i postupci rada uredništva

Radovi podliježu dvostrukom anonimnom recenzijskom postupku i kategoriziraju se kao:

1) izvorni znanstveni rad – rad koji se odlikuje izvornošću zaključaka ili donosi neobjavljene rezultate izvornih istraživanja;

2) prethodno znanstveno priopćenje – rad koji sadržava nove rezultate istraživanja, koji zbog aktualnosti zahtijevaju brzo objavljivanje, ali bez utemeljenosti i obuhvatnosti koji se zahtijevaju za znanstveni rad;
3) pregledni znanstveni rad – rad koji sadržava sažet i kritički prikaz jednog područja ili njegova dijela, u kojemu autor i sam aktivno sudjeluje, ali bez značajne izvornosti rezultata;
4) stručni rad – rad koji sadržava korisne priloge iz struke i za struku, ali ne mora predstavljati izvorna istraživanja.

Razred za društvene znanosti Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti na svojim redovitim sjednicama bira po dva recenzenta za svaki rad. Recenzenti s autorima komuniciraju putem uredništva. Ako recenzenti predlože izmjene, dopune i slično, kopije recenzija šalju se autoru na usvajanje. Za ostale priloge (prikazi domaće i strane sudske prakse, prijevod međunarodnih unifikacijskih instrumenata, osvrti, izvješća sa znanstvenih i stručnih skupova, prikazi knjiga i časopisa te druge vrijedne informacije koje izabere uredništvo) nije potrebna recenzija. Za te priloge uredništvo obavlja redakturu.

Pravila za pripremu rukopisa

1) Font teksta mora biti Times New Roman 12, prored 1, a font bilješki Times New Roman 10, prored 1;
2) svaki rukopis mora sadržavati sljedeće cjeline: naslov, podatke o autoru, sažetak (na jeziku teksta), ključne riječi (na jeziku teksta), tekst članka strukturiran po poglavljima koji uključuje uvod i zaključak, popis literature; te na kraju: naslov (prijevod), sažetak (prijevod), ključne riječi (prijevod);
3) za podatke o autoru treba navesti: ime i prezime, akademsku titulu, točan naziv i sjedište ustanove u kojoj autor radi te e-adresu autora;
4) za kategorizirane radove potrebno je dodati kratak i jasan sažetak (optimalan je opseg sažetka oko 250 riječi) te ključne riječi;
5) jezik i pismo teksta – rad može biti napisan na hrvatskom jeziku ili na jednom od svjetskih jezika, i na latiničnom pismu;
6) jezici sažetaka i ključnih riječi su hrvatski, engleski ili neki drugi jezik (ako se jezik rada razlikuje od navedenog);
7) reference u bilješkama ispod teksta i popisu literature na kraju rada (bibliografija) moraju biti u skladu s pravilima citiranja (primjere i upute za citiranje u radovima napisanim na hrvatskom jeziku možete pronaći na poveznici https://hrcak.srce.hr/upute/upute_reference_Poredbeno_pomorsko_pravo.pdf).

Format priloga

Na elektroničkom mediju osobnog računala, obrada teksta programom Microsoft Word for Windows, uobičajeni slikovni formati (.jpg) za ilustracije.

Način predaje radova

Kompletan se rad šalje u privitku poruke e-pošte, a posebno se prilažu kopije slikovnih priloga (ako postoje).

Adrese za predaju radova

Jadranski zavod Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti
Uredništvo časopisa Poredbeno pomorsko pravo
Augusta Šenoe 4, 10000 Zagreb
Tel/fax:+385(0)14812703
e-adresa: jz@hazu.hr

INSTRUCTIONS FOR AUTHORS

The journal Comparative Maritime Law, ISSN 1331-9914 (Print), ISSN 1848-8927 (Online), http://doi.org/10.21857/mjrl3uwg79, publishes materials related to the international law of the sea and maritime law, seafarers' labour law, transport law, marine environmental protection law, maritime and transport insurance law, and related areas. Individual issues of the journal may include papers presented at scientific conferences.

The journal is issued in print format, and electronic versions of the articles are published on the Hrčak portal (the Croatian national portal for scientific and professional journals).

The journal is indexed on the following portals, services, and in the catalogues of major libraries: AAAS Journals (via EBSCO), Academic Search Complete (EBSCO), Academic Search Premier (EBSCO), Academic Search Ultimate (EBSCO), ASFA Database = Aquatic Sciences and Fisheries Abstracts Bibliographic Database, BASE (Bielefeld University Library) – via DOAJ, via HRCAK, Central and Eastern European Online Library (CEEOL), Digital Collection of the Croatian Academy of Sciences and Arts: DiZbi.HAZU (institutional repository), Directory of Open Access Journals (DOAJ), Electronic Journals Library (via Hrcak), ERIH Plus, Hopkins Libraries – Catalyst (USA), Italian National Agency for the Evaluation of Universities and Research Institutes (ANVUR), Law Journal Library (HeinOnline), Legal Collection (EBSCO), Legal Source (EBSCO), Library of Congress, National Library of Australia, Portal HRCAK, ResearchGate, Scientific Indexing Services (SIS), Staats- und Universitätsbibliothek Fachbibliotheken (Hamburg), SUNCAT – catalogue of journals for the United Kingdom, The Hague Academy of International Law, Peace Palace Library, University of Saskatchewan, University Library (Canada), UPP (*old issues) in the catalogue SUDOC – bibliographic agencies ABES, WorldCat (OCLC), WZB (Berlin): Electronic Journals (EU).

Editorial Criteria and Procedures

Articles undergo a double-blind peer review and are categorised as follows:

1) Original Scientific Paper: A paper which is characterised by the originality of its conclusions or which presents previously unpublished original results of scientific research;

2) Preliminary Communication: A paper that presents the primary findings of research in progress which, due to current interest, require immediate publication but without the level of deep and thorough study required for a scientific paper;
3) Review Article: A paper that contains a detailed and comprehensive critical review of a certain problem area but with no significant originality of results;
4) Professional Paper: A paper which contains information and experience relevant for a certain profession but without scientific characteristics.

The Social Sciences Department of the Croatian Academy of Sciences and Arts nominates two peer reviewers for each paper at its regular meetings. Reviewers communicate with the authors only through the editorial board. If the reviewers suggest changes, additions, or other modifications, copies of the reviews are sent to the author for consideration. For other contributions (reviews of domestic and foreign case law, translations of international unification instruments, reviews, reports from scientific and professional conferences, book and journal reviews, and other valuable information chosen by the editorial board), no review is required. The editorial board edits these contributions.

Manuscript Preparation Guidelines

1) The manuscript font should be Times New Roman 12, with single spacing. The footnote font should be Times New Roman 10, with single spacing;
2) Each manuscript must include the following: title, author information, abstract (in the language of the text), keywords (in the language of the text), the main text of the article structured into sections which include an introduction and conclusion, a bibliography, and, finally, title (translation), abstract (translation), keywords (translation);
3) Author information should include: full name, academic title, the precise name and location of the institution where the author works, and the author's email address;
4) For categorised articles, it is necessary to provide a brief and clear abstract (the optimal length is around 250 words) and keywords;
5) The text can be written in Croatian or in one of the major world languages, using the Latin script;

6) Abstracts and keywords should be in Croatian, English, and in the language of the article if the language is not Croatian or English;
7) References in footnotes throughout the text and in the bibliography at the end of the article must adhere to the journal's citation rules (examples and guidelines for citing references in papers written in English can be found at the following link: https://hrcak.srce.hr/upute/guide_references_Poredbeno_pomorsko_pravo.pdf).

Attachment Format

On a personal computer electronic medium, using Microsoft Word for Windows word_processing software, and common image formats (.jpg) for illustrations.

Submission Method

The article should be sent as an attachment to an email, and, if applicable, image attachments should be included separately.

Submission Address

Editorial Board of the Comparative Maritime Law Journal
Adriatic Institute, Croatian Academy of Sciences and Arts
Augusta Šenoe 4, 10000 Zagreb, Croatia
Tel/fax:+385(0)14812703
email: jz@hazu.hr

16.00 €
ISSN 1331-9914
9 771331 991008