

**3. MEĐUNARODNA ZNANSTVENA
KONFERENCIJA POMORSKOG PRAVA
„SUVREMENI IZAZOVI POMORSKE PLOVIDBE“
SPLIT, HRVATSKA, 8. – 9. travnja 2021.**

(MZKPP Split, 2021.)



***3rd INTERNATIONAL SCIENTIFIC
CONFERENCE ON MARITIME LAW
„MODERN CHALLENGES OF MARINE NAVIGATION“
SPLIT, CROATIA, 8-9 April 2021
(ISCML Split 2021)***

Split, 2021.

ZBORNIK RADOVA 3. MEĐUNARODNE ZNANSTVENE
KONFERENCIJE IZ POMORSKOG PRAVA – MZKPP Split 2021
*PROCEEDINGS BOOK OF THE 3rd INTERNATIONAL SCIENTIFIC
CONFERENCE ON MARITIME LAW – ISCML Split 2021*

Organizatori / Organizers

Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu / *Faculty of Law University of Split*
Jadranski zavod Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti, Zagreb /
Adriatic Institute – Croatian Academy of Sciences and Arts, Zagreb

Nakladnik / Publisher

Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu / *Faculty of Law University of Split*

Za nakladnika / For publisher

Mirko Klarić, Full Professor, Dean of the Faculty of Law University of Split

Uredništvo / Editorial Board

Petra Amžić Jelovčić, Faculty of Law, Split, Croatia

Mirko Klarić, Faculty of Law, Split, Croatia

Dragan Bolanča, Faculty of Law, Split, Croatia

Vesna Skorupan Wolff, Adriatic Institute – Croatian
Academy of Sciences and Arts, Zagreb, Croatia

Adriana Vincenca Padovan, Adriatic Institute – Croatian
Academy of Sciences and Arts, Zagreb, Croatia

Božena Bulum, L.L.D., Adriatic Institute – Croatian
Academy of Sciences and Arts, Zagreb, Croatia

Mitja Grbec, Secretary General of Maritime Law Association of Slovenia, Slovenia

Massimiliano Musi, University of Teramo, Italy

Lektor i korektor / Language Editor & Proof-reader

Uredništvo / Editorial Board

Tisak / Print

DES Split

Naklada / Edition

300 primjeraka / 300 copies

ISBN 978-953-8116-32-2

CIP

PREDGOVOR

Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu i Jadranski zavod Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti organizirali su 3. Međunarodnu konferenciju iz pomorskog prava „Suvremeni izazovi pomorske plovidbe“, koja se održala u Splitu u Republici Hrvatskoj od 8. do 9. travnja 2021. godine. MZKPP Split 2021 odvijao se u posebnim okolnostima izazvanim epidemijom Covid-19 virusa, zbog čega smo bili primorani organizirati je s odgodom i u hibridnom formatu.

Unatoč tome, s ponosom možemo istaknuti da se naša Konferencija razvila u znanstveni događaj prepoznat od strane renomiranih znanstvenika i praktičara koji se bave pomorskim pravom u Hrvatskoj i Europi. Ova konferencija, pored toga što je pružila priliku poslušati izlaganja preko 50 referenta iz 10 država (Italije, Malte, Ujedinjenog Kraljevstva, Švedske, Poljske, Španjolske, Slovenije, Crne Gore, Srbije i Hrvatske) omogućila je i razmjenu mišljenja o novinama i izazovima suvremenog pomorskog prava, koji su veći no ikad.

Ovaj Zbornik radova sadržava odabrane konferencijske članke koji su prošli postupak dvostruke recenzije te su, potom, odgovarajuće kategorizirani.

Osobito nam je zadovoljstvo što se MZKPP Split 2021 održao u godini kada Hrvatsko društvo za pomorsko pravo slavi svoju 30. obljetnicu.

Predsjednica Organizacijskog odbora 3. MZKPP Split 2021
Prof. dr. sc. Petra Amižić Jelovčić
Pravni fakultet, Split (Hrvatska)

PREFACE

Faculty of Law – University of Split and Adriatic Institute of Croatian Academy of Sciences and Arts organized the Third International Scientific Conference on Maritime Law (ISCML), which took place in Split, Croatia from 8th to 9th April 2021. ISCML Split 2021 occurred under special circumstances due to Covid-19 pandemic, which caused us to postpone the conference originally planned for October 2020 and to organize it in a hybrid form.

Nevertheless, we are proud that our Conference has become an academic event recognized by renowned scholars and practitioners of maritime law from Croatia and Europe. Besides offering a possibility to hear interesting presentations from more than 50 participants coming from 10 countries (Italy, Malta, the United Kingdom, Sweden, Poland, Spain, Slovenia, Montenegro, Serbia and Croatia), this event has also provided an opportunity for maritime law scholars and professionals to share their opinions on novelties and challenges of contemporary maritime law, which are greater than ever.

The Book of Proceedings comprises selected conference papers that underwent an anonymous double peer-review procedure and academic categorization.

Finally, we are proud to note that ISCML Split 2021 was especially important and solemn because it took place in the year when Croatian Maritime Law Association celebrates its 30th anniversary.

President of the Organizing Committee of the 3rd ISCML Split 2021
Dr Petra Amžić Jelovčić, Full Professor
Faculty of Law, Split (Croatia)

SADRŽAJ / CONTENT

1. Jose Maria Alcantara Gonzales: Is there Room for a Mediterranean Approach to the International Maritime Law?	1
2. Andrijana Bilić - Vanja Smokvina: Problems and Perspectives of Seafarers' labour contracts in the light of Maritime Labour Convention with special reference to Croatian legislation	11
3. Dragan Bolanča - Petra Amižić Jelovčić: Legal Sources of Croatian Law on Liability for Damages Caused by Physical Injury, Death or Health Impairment of a Crew Member (Seaman)	47
4. Ratko Brnabić: INCOTERMS 2020 – Brand New Rules or Merely Cosmetic Changes? ...	59
5. Božena Bulum - Marija Pijaca: State Aids for Financing of Seaports Infrastructure in the Recent Decisions of the European Institutions	79
6. Ivo Grabovac - Marija Ignjatović: General Average - an ancient Institute of Maritime Law at the Beginning of the third millenium	99
7. Axel Luttenberger: The Role of Insurance in Achieving Climate Resilience in Coastal Zone ..	109
8. Nikola Mandić - Jelena Nikčević: New Provisions on Public Transport in Liner and Occasional Coastal Shipping Service in Croatian and Montenegrin Law	119
9. Justyna Nawrot - Igor Vio: Autonomous Vessels Based on Artificial Intelligence: How to Resolve the Possible Conflict in Protecting the Common Values?	139

10. Zuzzana Peplowska-Dabrowska: Outbreak of disease at a cruise ship - Some remarks relating to liability issues	159
11. Ranka Petrinović - Trpimir Perkušić - Tony Vuković: Inspection of Seafarers' working Conditions in Accordance with MLC 2006 in Ports of Paris MOU Signatories	177
12. Vilma Pezelj - Mara Barun: Legal status of maritime passengers since Roman law to modern European legislation	207
13. Željka Primorac: Cost Recovery Systems of Operating Port Reception Facilities for the Reception and Treatment of Waste from Ships According to the Provisions of Directive (EU) 2019/883	227
14. Iva Savić: "Autonomous Vessels" in Croatian Maritime Law	243
15. Vesna Skorupan Wolff - Adriana Vincenca Padovan: Why the Legal Provisions on Warehousing Contracts should not be Applied to Berthing Contracts?	263
16. Lucija Sokanović - Marina Boko: Maritime Pollution in Croatia – Old Questions and New Developments	295
17. Mirela Šarac - Andrija Crnković: Legal working status of crew members (seamen) during the centuries - a comparative overview	311
18. Iva Tuhtan Grgić: Scope of Application of the Maritime Code's Private Law Provisions with regard to Vessels and Maritime Facilities	333

19. Goran Vojković - Katerina Dulčić - Romina Jovančević: The Right to Appeal in the Proceedings Awarding the Concessions on Maritime Domain – Discrepancies in General Law and Specific Law	381
20. Josipa Vučenović: Perils of the Sea in Relation to the Carriers liability – Court Practice	405
21. Nina Perko - Miroslav Grgić: Napuštene pomorski objekti ostavljeni na kopnenom dijelu pomorskog dobra	425
Photos from the 2 nd ISCML 2018	435

ISCML SPLIT 2021

JOSÉ M. ALCÁNTARA, LLB
Arbitrator and Law Consultant Málaga, Spain

IS THERE ROOM FOR A MEDITERRANEAN APPROACH TO INTERNATIONAL MARITIME LAW?

UDK: 341.255.5
Stručni članak / Professional paper

The goal of this paper is not to write about an accepted theme but to approach the basis to a project. The Mediterranean as an international setting for exchange and cooperation between countries located at both sides of the “*mare inter terram*” can be associated to the law of navigation and shipping trade. Such should be relationship of legal perspective in common. The paths and avenues to that end might include, though not limited to, the CMI membership, the adoption of Maritime Conventions (safety of life at sea, humanitarian issues at sea, safety of navigation, unlawful acts and maritime violence, protection of the marine environment and underwater cultural heritage, transport of goods and passengers), arbitration and mediation, logistics and port connectivity and mega yachts. The work is to be launched and carried out by national maritime law associations at the Mediterranean countries and working groups and meetings should be set in motion to that effect. Whether a network of similar, even uniform, marine legislation may develop throughout, time will tell. *MEDMARLAW* is a target to pursue and we shall all learn and benefit from such pursuit.

1. Introduction: MED Concept - What is Meant by That?

The Mediterranean “is a miracle”.¹ As we look at it in the map one more time, we cannot fail to observe something unique, namely, a stain of blue water, which was a cradle of more cultures than any other place in the world. It enroutes the ways to three continents and shelters twenty-one coastal countries nowadays after having given birth to many cultures since the year 5000 B.C. and having fed three of the greatest civilizations of the ancient world and three of the top religions in the world. The Mediterranean region has two main sides, the northern and southern banks, which melted into empires such as the Alexander’s, the Roman, the Byzantine and the Ottoman. Since the foundation of Biblous (Yubayl, Baalbek) the peoples around the Mediterranean were often at war one against the other while writing countless pages of History. There and then, the water was the only way available for communication and business, so the Mediterranean Sea was sailed by the ancient Phoenicians who were able

¹ John Julius Norwich, “Summits: The Middle Sea. A History of the Mediterranean”, Ed. ARIEL, Barcelona, 2008.

to carry by water goods of size and weight, which were not suitable for land transportation. The art of navigating at the enclosed sea developed by the fact that it was easy to sail from port to port without losing sight of the coastline eastbound and along a route reasonably straight on, without deviation, in order to secure an arrival to a safe coast place after long periods used to be the warning to mariners for sailing westbound.

Thus, while empires, wars, religions and invasions laid everybody apart more than often and peace was never the rule, merchant navigation went on throughout the centuries and remains still today as our most essential link, our fundamental common root and footing regardless of the cultural and political exchanges.

The laws of navigation and of carriage of goods by sea are the blend that we all share at both banks of the blue calmed sea (it has strong winds but no typhoons nor hurricanes). The Mediterranean (MED) concept should then be ascertained as a geographical heritage of neighbourhood that may bring us together for scientific and cultural endeavours. The MED concept came to our minds as a path towards exchanges of Maritime Law crosswise north and south of the Mediterranean, which could serve for a better understanding between the lawyers and scholars from either banks.

2. The MED Concept and Maritime Law

Although some may regard it as a feeling only, the Med concept is an understanding of community shared by citizens of the 21 countries whose shores are bathed by the Mediterranean Sea. That consciousness of “liquid vicinity” does not play art of any fashion in our daily life, an unnoticeably fine dividing line with non-Med countries being drawn up nonetheless. Being Spanish, author is aware that he is not a social specimen of the same kind or of any similar to an Albanian or a Tunisian because all the differences, but nevertheless convinced that we all have a closer past and may have a fate to share because of the Mediterranean. That would not be enough, though, for relating the MED concept to Maritime Law.

However, it is a reverse focus the one that we must display. We may take advantage of a common historical experience in merchant navigation and also of our somewhat ethereal Mediterranean vocation for approaching the component parts of Maritime Law with a Mediterranean perspective and from there we may build up opportunities of co-operation and sharing of culture and science among the Mediterranean countries for the sake of the progress of each of us individually and of our community at the same time.

Hence, we should be able to talk about common areas of concern and to unearth issues and commercial endeavours of interest to the Mediterranean region. We would well aim at raising initiatives and opportunities, which, having a sharing call or message, would end up in us setting useful links between industrial sectors, as well as States. By taking Med-framed steps into areas of Maritime Law, conceived amply as both public and private, we will then be able to tackle features of trade law, which might open gates for reform and more co-operation. By “we” one should envisage an eventual body or a group of wise men, who sharing the same spirit, should be keen to set it in motion. There will be many avenues on the screen for paving the way towards MEDMARLAW. None of them would require action as a matter of hurry, but rather a solid and careful consideration of substance and means so to ground it as firmly as possible that can be.

3. The Avenues to a Commonplace of Maritime Law Culture

By “avenues”, I mean gearing patterns of different kind, which may serve to develop a MEDMARLAW entourage. There may well be organisational, topical, educational or entrepreneurial. I would foresee the following among others that may be suggested:

3.1. CMI Membership

The current NMLAs members of the Comité Maritime International² list eleven in the wider Mediterranean region.³ Their capacity to look upon and work in matters of Maritime Laws is not, by their own by-laws, limited to a commitment vis-à-vis the CMI since their functional purpose covers up all of the Maritime Law aspects being of interest to their respective countries. However, the CMI membership is thought to be of the essence in order to warrant an ability and quality to cope with Maritime Law topics. Thus, it will seem undoubted that a MED project must be launched and taken to port with the assistance of and under the umbrella of the CMI. There is a dozen coastal countries that do not hold CMI membership, namely, Morocco (it had in the past), Algeria, Tunisia, Libya, Egypt, Cyprus, Lebanon, Syria, Monaco,

² The Comité Maritime International is an international non-governmental organization established in 1897. Its main activity is the unification of maritime law worldwide. Its main office is in Antwerp (Belgium).

³ There are nine national maritime law associations in the following Mediterranean coastal countries: Croatia, France, Greece, Israel, Italy, Malta, Slovenia, Spain and Turkey. However, if the Black Sea Region is included, there are also associations in Romania and Ukraine. All these are members of the CMI.

Albania, Bosnia-Herzegovina and Montenegro; they may run Maritime Law Associations at home notwithstanding. It should be desirable that the NMLAs in these countries, or the ones to be formed, may join the CMI and, thus, complete a full MEDMARLAW family. To help in those steps may be taken to provide assistance to the CMI Secretary General in her normal endeavours to enlarge the current membership.

3.2. Ratification of Maritime Conventions

The ratification of the maritime conventions that are of prime concern to the Mediterranean countries is necessary to the effect that uniformity of legislation may crown all of our sharing efforts intended for a common framework. It will be in no way easy picking up the maritime conventions for recommendation because, as a rule of thumb, all of them are suitable and worthwhile their adoption by any maritime nation. Such is the general recommendation made by the IMO and other UN Agencies.

However, more precisely, we may put our eye on those Conventions that are too relevant, and therefore of a greater ratification need, for the current issues prevailing in the Mediterranean Sea as a geographical part of the whole. From that logical perspective, these topics may be chosen: safety of life at sea, humanitarian issues at sea, safety of navigation (collision, salvage, and wreck removal), protection of the marine environment, unlawful acts and maritime violence and transport of goods. Moreover, of course the Law of the Sea and the Law of Treaties. If such a focus is accepted, the list of Conventions may be numerous. Namely, the following:

a) Protection of the marine environment: MARPOL 73/78,⁴ Intervention on the High Seas 69/73, OPRC 90, CLC 92, FUND 92/FIC 2003, HNS 96 / PROT 2010, BUNKERS 2001, AFS 2001, BWB 2004, the Mediterranean MOU on Port State Control 1997 and the Paris MOU on Port State Control 1980. In direct particular, the Convention on the Protection of the Mediterranean Sea against Pollution from Ships (Barcelona, 1976), with its related Protocols,⁵ which was adopted by 17 Mediterranean countries (Bosnia-Herzegovina, Croatia, Slovenia and Montenegro were within Yugoslavia at the time).⁶

⁴ MARPOL Consolidated edition (2011). Articles, protocols, annexes and unified interpretations of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the 1978 and 1997 Protocols, IMO, London, 2011.

⁵ http://www.unep.ch/regionalseas/regions/med/t_barcel.htm

⁶ The Convention relating to the Protection of the Mediterranean Sea, with its annexed Protocols, Barcelona, 1976. The convention was adopted on 16 February 1976 and amended on 10 June 1995.

b) Safety of life at sea: SOLAS 1974 and subsequent Supplementary Protocols and Chapters,⁷ SFV relating to Fishing Vessels 1977/93 (the Torremolinos Convention).

c) Humanitarian and safety of life issues at sea: the SAR Convention 1979 (all of the Mediterranean states are parties with the exception of Bosnia-Herzegovina, Egypt and Israel) may need a revision after all the tragic sequences involving migrants and refugees in the Mediterranean in the last five years), and the Stowaways Convention (Brussels, 1957), which may be worthy revisiting.

d) Safety of navigation: STCW 1978/95,⁸ FAL 65, the Collision Rules 1972 and the Brussels Collision and Salvage Conventions 1910, SALVAGE 1989, Nairobi Wreck Removal Convention 2007 and INMARSAT 1976.

e) Unlawful acts and maritime violence: the Rome SUA Convention of 1988 for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation (all 21 Mediterranean states are parties), whereas the SUA Convention and Protocol of 2005 need further ratifications,⁹ and, for consideration, the CMI Model National Law on Piracy and Acts of Maritime Violence, 2001.

g) Transport of goods and passengers: intermodality appears to be of paramount importance to the MED region. Then, the Rotterdam Rules 2009 and the Geneva MT Convention 1980 should come into the picture, however differentiated, as well as the Athens Convention 1974 / PROT 2002. The Limitation Convention 1996, Arrest 1999 and Maritime Labour Convention 2006 may be of course added, as the page remains open.

However, the UNESCO Paris Convention of 2001 relating to the Underwater Cultural Heritage is to be outlined because its adoption has been consistent with the wealth of the Mediterranean underwater treasures and the right of preservation vested in our countries because of their impressive historical past.

Out of the foregoing Conventions, all 21 Mediterranean countries are parties to IMO Convention 48 and COLREG 72, while SOLAS 74, Loadlines 66 and MARPOL 73/78 have been ratified by all states except Bosnia and Herzegovina. As for the STCW 78/95, it has been ratified by all states except for Bosnia-Herzegovina and Monaco, whereas OPRC 90 has as states parties all Mediterranean states except Bosnia-Herzegovina, Cyprus and

⁷ International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), Convention is available at [http://www.imo.org/en/About/Conventions/List of Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\),-1974.aspx](http://www.imo.org/en/About/Conventions/List%20of%20Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS),-1974.aspx)

⁸ International Convention on Standards of Training, Certification, and Watchkeeping for Seafarers, (STCW, 1978/1995) with resolutions adopted by the International Conference on Training and Certification of Seafarers, [http://www.imo.org/en/About/Conventions/List of Conventions](http://www.imo.org/en/About/Conventions/List%20of%20Conventions)

⁹ SUA Convention and Protocol of 2005 have so far been ratified by only six Mediterranean states: Algeria, France, Greece, Montenegro, Spain and Turkey (www.imo.org).

Montenegro. BUNKERS 2001, AFS 2001 and BWC 2004 have been ratified by all except Algeria, Bosnia-Herzegovina, Israel, Libya and Monaco. Eighteen Mediterranean coastal countries (exceptions are Israel, Syria and Turkey) are parties to the UNCLOS 82.¹⁰ Eleven states are parties to the MED MOU 97. The EU Mediterranean coastal states have ratified all of the mentioned maritime conventions except HNS 96. The ratification information is updated to January 2021.¹¹

3.3. Arbitration

Maritime Arbitration has a place in the agenda of most, if not all, of the NMLAs in the Mediterranean region. The attention is focused into domestic Arbitration mostly. There was nonetheless an attempt in the 90s to build up a multilateral co-operation for the promotion and practice of Maritime Arbitration among the MED countries.¹² An Association was formed entitled MEDITERRANEAN MARITIME ARBITRATION ASSOCIATION (MMAA), based in Genoa and its activities went on for several year with genuine participation of members from Italy, France, Spain, Greece, Portugal, Slovenia, Egypt and Tunisia. Eventually the MMAA slowed down up to enforced idleness due, among other reasons, to the fact that the project was somewhat premature for taking firm ground in the region. At this point and time the co-operation in the matters of maritime Arbitration and Mediation between the MED countries could be resumed bearing the fact in mind that many shipping companies often use the services of the London LMAA, the ICC Paris or, indeed, of other bodies of institutional Arbitration (e.g., The Cairo Regional Centre for Commercial Arbitration, the Piraeus Maritime Arbitrators Association, The Chambre Arbitrale Maritime, The Monaco Arbitration Centre, the Istanbul Arbitration Centre), whether in connection with international or domestic disputes.

3.4. Logistics and Port Connectivity

The MED region enlists hundreds of deep-water ports, to and from which shipping trade goes on extremely active both for carriage of goods and passengers. Ferry, RO-RO, container, general cargo, bulk carrier, gas and oil carrier etc., all type of vessels connect those many ports under liner and tramp navigation. In

¹⁰ See UNCLOS 82 status at: https://www.un.org/Depts/los/reference_files/UNCLOS/Status/table.pdf

¹¹ <https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/StatusOfConventions.aspx>

¹² The MMAA was formed by an initiative from a group of maritime lawyers and arbitrators, within the CMI membership, led by the Italian Dr. Mario Riccomagno.

particular short-sea shipping is to be outlined in the northern Mediterranean while ferry services run across to either bank. The reality and potential of logistics through multimodal operations involving the MED ports is overwhelming, as examples to suffice let me just mention Tangiers, Genoa, Marseille, Barcelona and Piraeus. What can we do about in that trading scenario? I think that a MEDMARLAW project might do well in looking at ways for enhancing trading and port connectivity by means of, first of all, introducing our maritime studies into the world of the Logistics (contracts sustaining the transport chain and the storing services) and thereafter enabling our NMLAs and our lawyers to participate in a business that can be considerably assisted by a MED platform of co-operation through interplay and collateral meetings.

3.5. Mega Yachts

Marinas and other ports for nautical tourism can be found in many Mediterranean ports given that tourism and water sports make one of the basic industries in our countries. The growth of the mega yachts business cannot be ignored from a maritime law perspective. It entails building (Fincantieri upfront), sale and purchase (Barcelona), berthing rents and maintenance operations at a number of marinas' facilities in various countries. The NMLAs will do well in opening a portfolio on mega yachts and providing easier business contacts, information and technical projects assistance by the useful tool of the MED links of cooperation, besides of course the legal issues that these leisure units would inevitably cause to arise.

4. Interplay and Cooperation for Making MEDMARLAW Possible

The concept is to become a living endeavour, which is envisaged to be accommodated in and pushed forward by the NMLAs of the Mediterranean region. That being so, what framework and what extent they may wish to set up, no one can possibly tell at this preliminary stage. However, it might be expected that the tools would be about co-operation in regard of common projects, joint initiatives and mutual exchanges involving studies, research and events under a MEDMARLAW dressing.

One of the examples of the potential interplay within our common endeavour would be that at the occasion of multilateral searches (i.e., questionnaires), international conferences or discussions fora, the MED NMLAs might wish to coordinate their views and proposals having the common MED perspective in mind. In other words, a MED consciousness might inspire, if not motivate, the

international position insofar as to the issues that would involve a Mediterranean concern (e.g., prevention of marine pollution or search and rescue of persons at sea). It is of course in no way a matter of planning yet. The method and the road chart are for the NMLAs to work on as they may opt for going ahead.

5. Conclusions versus Wishful Thinking

From any side we may look at it, the MEDMARLAW Project cannot lay apart from the current outlook of the relations between the European northern bank and the African and Asian southern-eastern bank (the Al-Magrib and the Al-Mashriq), leaving Turkey aside in a particular position. Such relations are economic, cultural, political and religious. Maritime Law is associated to trading by sea and therefore it ties in with the economic relations. We may see upfront that the financial strategies of the northern bank countries are hardly compatible with the developing needs of the southern-eastern bank ones. There is an idea of Europe that draws a borderline in the Mediterranean Sea, a dividing frontier between modernisation and underdevelopment, between wealth and poverty, between highly industrialised societies and migration and refugees. That understanding would only leave room to pure commercial relations. An opposite view would contemplate a common future through expanding the European interests southbound and, thus, strengthen its borders north, west and south in order to eventually withstand the challenges coming from the south-eastern shores. This approach would turn the commercial relations into ones based on mutual recognition and potential co-operation. Of course, cultural and religious issues emerge in the crossroads of one and the other.

The economical gap reveals itself through the lack of an agricultural policy, the need for definition on policies on transfer of technology and exchanges of knowledge and industrial research, the adoption of a common file on demographic control and family planning and, of course, the fight against pollution of the environment inasmuch as it is devastating our tourism potentials and fishing resources and is likely to turn the Mare Nostrum into a death sea. The EU has to date had no other policy for the MED region but one of a financial kind which makes the northern side wealthier and the southern poorer. There were, nonetheless, three main attempts for shifting the steering gear towards help to development of the south: 1) "Global EC Policy for Third Mediterranean Countries" (1972-1980); 2) "Renewed Mediterranean Policy" through co-development and associations of synergies (1992-1996); and 3) "Euro-Mediterranean Space" (1995-2010). None of them was satisfactory nor even set the goals in course. The last one envisaged a "free trade zone", which ill

conceivably would be aimed at opening the southern Mediterranean markets to the Europeans across in the northern side. Furthermore, the plan was to be completed within the framework of the Marrakech Deal over world trade, the liberalisation of which would have entailed a fall of the manufactured goods by 40% in Tunisia and by 22% in Morocco. The French-Algerian sociologist and political scientist Sami Naïr believes that the borderline thesis will gradually give way to viewing the Mediterranean as a common economic, cultural and political space in which specific areas in France, Spain, Italy, Portugal, Greece and Turkey will open gates to mutual exchanges with the southern countries (one of the reasons is to be found in the migration waves and the need for supporting their economies and potential capacity of employment).¹³ Despite the conflictive background that we have in front of our eyes, shipping trade has stopped at no time between the banks of the Mediterranean and any challenge in matter of co-operation over Maritime Law is a challenge, indeed, but not an unrealistic pursuit. To some MEDMARLAW or MEDSHIPLAW projects may amount to no more than “wishful thinking” in the present circumstances. It is not so but rather a “positive thinking” over the wide set of pursuits that the NMLAs around the Mediterranean Sea may share ahead. The title heading of this paper is in a form of a question and hopefully the answer is given in a form of a proposition, which is described and developed through its five chapters.

¹³ Prof. Sami Naïr, “Las dos orillas del Mediterráneo, ¿un destino conflictivo?” - Ed. EL PAIS, Madrid 1998, at page 204-206.

Dr. sc. ANDRIJANA BILIĆ, izvanredna profesorica
Pravnog fakulteta Sveučilišta u Splitu, Republika Hrvatska

Dr. sc. VANJA SMOKVINA, docent
Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci, Republika Hrvatska

PROBLEMI I PERSPEKTIVE UGOVORA O RADU POMORACA U SVIJETLU KONVENCIJE O RADU POMORACA UZ POSEBAN OSVRT NA HRVATSKO ZAKONODAVSTVO

UDK: 347.793:368.025.2

Prethodno priopćenje / Preliminary communication

Značajne strukturalne promjene koje su se dogodile u transportnom sektoru tijekom XX stoljeća utjecale su posebice na transformaciju svjetske pomorske industrije. Povećan pritisak kompetitivnosti uz provođenje različitih strategija smanjenja troškova radi opstanka na tržištu neizostavno su doveli do promjena u veličini i sastavu radne snage u pomorskom sektoru, smanjenju plaća, pogoršanja uvjeta života i rada pomoraca te zamjene nacionalnih propisa koji reguliraju radne odnose u pomorskoj djelatnosti s onima transnacionalnog i međunarodnog karaktera. No, smanjenje troškova se, prije svega, postiže snižavanjem standarda u oblasti rada i sigurnosti na radu na način da se izbjegavaju regulatorni režimi u oblasti rada i radnih odnosa, bilo nacionalnih, bilo međunarodnih, ali i angažiranjem relativno jeftine i neiskusne radne snage različitih nacionalnosti. Navedeno predstavlja ozbiljnu ugrozu radnih prava pomoraca. Posljednju nadu glede pravnog osnaženja radnih standarda u oblasti pomorstva predstavlja Konvencija o radu pomoraca.

U radu autori daju komparativnu analizu ugovora o radu pomoraca prije i nakon pravnih učinaka Konvencije o radu pomoraca, iznose kritike rješenja de lege lata te daju prijedloge de lege ferenda u svrhu poboljšanja uvjeta života i rada pomoraca, ne samo na europskoj i međunarodno, već i nacionalnoj (Republika Hrvatska) razini. Poseban fokus se stavlja na hrvatsko zakonodavstvo.

1. Uvod

Od samih začetaka pomorske djelatnosti¹, pa sve do suvremenog doba pomorci su, za razliku od radnika u drugim djelatnostima, najgori tretirani,²

¹ Van Royen, P., C., *Personnel of the Dutch and English Mercantile Marine (1700.- 1850).* An Introductory Paper, u J. R. Bruijn, W.F.J. Bruyns (eds.), *Anglo-dutch Mercantile Relations 1700.-1850.*, Amsterdam, Leiden, 1991., str. 103-105; Ralph Davis, *The Rise of English Shipping Industry in the Seventeenth and Eighteenth Centuries*, London, 1962, str. 383.

² Usp: Christofer Lloyd, *The British Seaman, 1200-1860. A Social Survey*, London, 1968., str. 11.

izloženi „opasnosti, izolaciji i restrikciji“, štoviše i sam pristup pravnoj zaštiti im je nerijetko teško dostupan.³ Često su primorani prihvatiti uvjete zaposlenja daleko ispod standardne razine radnopravne zaštite ili se podvrći nerazumnim rizicima u izvršavanju svojih zadaća.⁴ Eksploatacija od strane poslodavaca olakšana je sustavom pomorskog prava koji se još uvijek u velikoj mjeri oslanja na zastarjela načela jurisdikcije, kao i sustavom međunarodnog radnog prava čijim je izvorima nedostajala jasnoća i univerzalna primjenjivost kako bi imali značajan utjecaj na razvoj radnih odnosa u pomorskoj industriji⁵ na način da se u njima poštuju temeljna ljudska prava i jamče uvjeti života i rada pomoraca dostojnih čovjeka. Uzrok navedenim problemima djelomice leži u naravi pomorske djelatnosti koja se značajno izmijenila uslijed globalizacije, pojave velikih pomorskih flota kojima upravljaju neovisne brodarske kompanije, pojave sve većeg broja brodova koji viju zastave pogodnosti, rapidnog tehnološkog razvoja koji ima za posljedicu sve kraći boravak brodova u luci i bržu cirkulaciju roba i usluga, razvoja globalnog tržišta rada te sve izraženijih zahtjeva za kapitalnim ulaganjem u pomorsku djelatnost. Navedeno je pridonijelo povećanju međunarodne kompetitivnosti u pomorskoj djelatnosti i povećanom pritisku za smanjenjem troškova, posebice onih vezanih za korištenje radne snage, što je izazvalo promjene u veličini i sastavu posade (multinacionalna i multikulturalna posada), smanjenje plaća, pogoršanje uvjeta života i rada pomoraca na brodu, zamjeni nacionalnih regulatornih sustava sa onima transnacionalnog i međunarodnog karaktera itd.

Usprkos razvoju i širenju pomorske djelatnosti i dalje se uočava kršenje ljudskih prava radnika zaposlenih u ovoj djelatnosti, od ekstremnog fizičkog nasilja nad članovima posade broda, neprihvatljivih uvjeta života i rada, napuštanja pomoraca i neisplate plaćedo sustavnih prevara od strane brodarka i agencija za zapošljavanje pomoraca.⁶ Nadalje, mnogi su pomorci žrtve diskriminacije, lošeg postupanja i nepravedne radne prakse. Ograničeno im je pravo na pravnu zaštitu, štrajk, vrijeme odmora na kopnu (*shoreleave*), pravičnu naknadu za rad, slobodu udruživanja, kolektivnog pregovaranja i sindikalnog djelovanja, repatrijaciju i druga prava.

Osim prethodno navedenog težinu radnopravnog položaja pomoraca usložnjuje i činjenica da su jamstva njihovih prava iz radnog odnosa obuhvaćena u brojnim instrumentima međunarodnog radnog prava, dok su

³ Fitzpatrick, D., Andreson, M., *Seafarers' Rights*, Oxford University Press, 2005., str. 3

⁴ International Commission on Shipping, *Inquiring into Ship Safety, Slavery and Competition*, 2000., str. 21

⁵ Blanck, J., *Reflections on the Negotiation of the Maritime Labour Convention 2006 at the International Labour Organisation* (hereafter: *Reflections*); 31 *Tul. Maritime Law Journal*, 2007., str. 36

⁶ International Transport Federation (ITF), *Out of Sight, out of Mind. Seafarers, fishers and human rights*, London, International Transport Workers' Federation, 2006., str. 19.- 24..

pomorska prava koja pokrivaju jurisdikciju i najvećim dijelom rad pomorskih kompanija obuhvaćeni međunarodnim pomorskim pravom.⁷ Stoga, s pravne i institucionalne perspektive, postoji rizik da radna i socijalna prava pomoraca budu za dionike pomorske djelatnosti dio nejasnog i konfuznog pravnog prostora između navedena dva pravna polja.⁸ Naime, međunarodni pomorski regulatorni režim je temeljen na međunarodnom pomorskom pravu i načelu odgovornosti države zastave broda i lučke države, dok se radni odnosi, čak i ako implementiraju standarde predviđenim u međunarodnim konvencijama, teže domaćoj, nacionalnoj praksi i pravu teritorijalne jurisdikcije. Time uočavamo svu složenost regulacije radnih odnosa pomoraca, kao predmeta izučavanja pomorskog radnog prava, posebice jer ono obuhvaća nacionalno i međunarodno pravo.⁹

Zaštita pomorskih radnika je stoga ključna, ne samo radi osiguranja sigurnosti plovidbe, a time i zaštite morskog okoliša, već i radi zaštite sigurnosti i zdravlja pomoraca, a posebice u kontekstu zaštite njihovih temeljnih ljudskih prava. U svjetlu navedenog, a prepoznajući neobičnu ranjivost radnika u pomorskoj djelatnosti, Međunarodna organizacija rada 2006. godine usvaja Konvenciju o radu pomoraca (Maritime Labour Convention, dalje: MLC) koja je osmišljena na način da omogući dobro funkcioniranje pomorske djelatnosti, kao i opću primjenjivost za sve njene dionike.

U radu autori razmatraju u kojoj mjeri je MLC utjecala na poboljšanje radnopravnog statusa pomoraca kroz pravno osnaženje sporazuma o zapošljavanju pomoraca koji obuhvaća ugovor o radu pomorca te ugovor o ukrcanju člana posade. Sporazum možemo promatrati kao strateško i pragmatično rješenje značajnih strukturalnih i pravnih promjena koje su se dogodile i koje su još uvijek u tijeku, kako za brodove, tako i za pomorce u međunarodnoj plovidbi. Nadalje, vrši se komparacija i analiza individualnih radnih odnosa pomoraca prije i nakon donošenja Konvencije. Poseban naglasak se stavlja na problem vezan uz definiranje stranaka ugovora o radu pomoraca u kontekstu primjenjivosti MLC-e, kao i na problem zaštite prava pomoraca iz ugovora o radu uslijed postojanja više jurisdikcija.

⁷ Stevenson, D., Book Review (Reviewing Fitzpatrick, Anderson eds., *Seafarers' Rights*), 36 *J. Mar. L. & Comm.*, 2005., str. 567.

⁸ McConnel, M., Develin, D., Doumbia, Henry, C., *The Maritime Labour Convention 2006: a legal primer to an international regime*, Martinus Nijhoff, 2011., str. 4

⁹ Ibid.

2. Karakteristike radnih odnosa pomoraca

Radni odnosi pomoraca predstavljaju *specificum* među radnim odnosima općenito. Naime, pomorcima je u vrijeme obavljanja poslova radnog mjesta, mjesto rada ujedno i mjesto življenja. Stoga se regulacijom radnih odnosa pomoraca osiguravaju dvije glavne zadaće plovidbe - zaštita pomoraca i sigurnost plovidbe.

U periodu plovidbe život radnika karakteriziran je izolacijom od obitelji, prijatelja, odnosno zajednice u kojoj pomorac normalno živi. Brodska zajednica je sama po sebi izolirana, jer se u njoj isprepliću razne kulture, običaji, govore različiti jezici. Ova izolacija je postala još naglašenija smanjenjem broja pristanaka broda u luci. Osim toga, iako u to vrijeme za pomorca postoji mogućnost odlaska u luku, u praksi je to teško ostvarivo iz nekoliko razloga:

- povećanje inteziteta ukrcaja tereta za vrijeme boravka broda u luci,
- smanjenje broja članova posade,
- izolacija te nesigurnost lokacija na kojima su smještene luke.

Kao dodatak svakodnevnim poslovima na brodu za vrijeme same plovidbe osoblje službe palube i stroja moraju obaviti i dodatne poslove za vrijeme boravka broda u luci.¹⁰ Smanjenje broja članova posade dovodi do intenziviranja rada i iskorištavanju postojećih članova posade na način da se za njih uvodi duže radno vrijeme te povećan obim zadaća koje moraju obaviti u sklopu poslova svog radnog mjesta, što u konačnici otežava mogućnost njihovog odlaska u luku.

Trgovački brodovi nisu konstruirani na način koji posadi broda pruža udobnost smještaja. Svakodnevne životne aktivnosti pomoraca odvijaju se u prostorno ograničenim prostorijama izloženim vibraciji, buci motora te djelovanju mora. Svi ovi čimbenici loše utječu na mentalno i fizičko zdravlje pomoraca, izazivaju izolaciju, umor, depresiju i stres te u velikom broju slučajeva dovode do asocijalnog ponašanja, odavanja alkoholu i drogama te drugih oblika socijalno neprihvatljivog ponašanja.

Posada, sastavljena od pomoraca različitih nacionalnosti, u sve većoj mjeriod pomoraca koji potječu iz zemalja u razvoju je sklona prihvatiti lošije uvjete života i rada za vrijeme boravka na brodu od pomoraca iz industrijski razvijenih država.

Radni odnosi pomoraca reguliraju se općim pravilima o radnim odnosima, ali zbog specifičnosti koje prate ovu djelatnost, a koji su uvjetovani prirodom pomorske plovidbe sadržajem rada pomoraca, geografskim i klimatskim

¹⁰ Primjerice: poslovi vezani za imigraciju, carinu, inspekciju kontrole države kojoj luka pripada, ukrcavanje, iskrcavanje tereta, izmjena posade, dodatni poslovi održavanja stroja itd.

razlikama u uvjetima rada i života, iziskuju specifičnu regulaciju, nužnu za uspješno odvijanja procesa rada u ovoj djelatnosti. Odredbe takvih specifičnih normi (*lexspecialis*) derogiraju odredbe općih pravila o radnim odnosima (*lex generali*). Uz uvođenja propisa *lexspecialis* radni odnosi pomoraca diferenciraju se od drugih radnih odnosa i odredbama zaključenih kolektivnih ugovora. U pogledu primata koji zauzimaju *lexspecialis* u reguliranju radnih odnosa pomoraca, razlikujemo pravne sustave u kojima se radni odnosi pomoraca, u prvom redu reguliraju odredbama općeg radnog prava uz malobrojnu i ograničenu primijenu *lexspecialis*.¹¹ S druge strane postoje države koje izričito isključuju primijenu odredaba općeg radnog prava na radne odnose pomoraca, te uvode posebno regulativu za radne odnose pomoraca.¹²

U većini zakonodavstava koja uređuju radne odnose pomoraca utvrđivanje prava i obveza pomoraca izuzeto je od isključive autonomije volje stranaka u individualnim ugovorima o radu. U većoj mjeri ti odnosi regulirani su pretežno imperativnim pravnim normama predviđenih zakonima, a kako pomorska djelatnost ima i međunarodni karakter, radni odnosi, a time i ugovor o radu pomoraca, regulirani su i konvencijama i preporukama Međunarodne organizacije rada.

Pomorski sektor predstavlja poseban izazov za međunarodno radno pravo i djelotvorno ostvarenje socijalne pravde za pomorce.¹³ Jedinstvena narav i okolnosti koje prate pomorsku djelatnost, kao što je ograničeno vrijeme trajanja radnog odnosa, izolacija kod dužeg boravka na moru bez pristupa određenim resursima kao što su bolnice, odvjetnici, sudovi i medijatori, iziskuju kreiranje radnih standarda posebno osmišljenih za pomorce,¹⁴ kao što su dobri uvjeti života, redovita komunikacija sa obitelji i prijateljima, redovita i primjerena plaća, primjerenu zdravstvenu zaštitu, repatrijacionu socijalnu zaštitu, socijalnu zaštitu i specifični režim zaštite profesionalnog zdravlja i sigurnosti.¹⁵

No, čak i ako su uspostavljeni radnopravni standardi dizajnirani posebno za pomorsku djelatnost socijalna pravda za pomorce ovisi o mjeri u kojoj se oni zaštićeni i primjenjivi uzevši u obzir stalne promjene jurisdikacije s kojima se pomorci susreću za vrijeme trajanja svog zaposlenja. Ovaj problem je još

¹¹ Meksiko, Njemačka, Panama i Poljska.

¹² Francuska, Italija i Velika Britanija.

¹³ McConnell, M., Develin, D., Doumbia Henry, C., *The Maritime Labour Convention 2006: a legal primer to an international regime*, o.c., str. 35

¹⁴ Bauer, P., *The Maritime Labour Convention: An Adequate Guarantee of Seafarer Rights, or an Impediment to true Reforms?*, 8 *Chi. J. Intl. Law* 2008., str. 644

¹⁵ Grey, M., *The Maritime Labour Convention - Shipping's „Fourth Pillar“*, 2011.. Dostupno na: https://www.seafarersrights.org/seafarers_subjects/maritime_labour_convention_mlc, (pristupljeno: 20. travnja 2020.)

načelniji usljed činjenice da su brojni radnopravni standardi predviđeni u međunarodnoj regulativi, točnije instrumentima Međunarodne organizacije rada, raspršeni u brojnim konvencijama sa različitim stupnjem ratifikacije od strane njenih država članica.

Specifičnost u radnopravnim odnosima pomoraca ogleda se i u nejednakosti stranaka ovog individualnog radnopravnog odnosa kroz činjenicu da su brodarske kompanije, kao poslodavci, u mogućnosti izbjeći poštovanje radnopravnih standarda za pomorce uspostavljenih na međunarodnom planu registrirajući svoje brodove u državama koje predviđaju zastave pogodnosti¹⁶. S druge strane, pomorci, kao radnici, moraju prihvatiti ponuđene uvjete rada ili riskiraju gubitak posla. Ovu situaciju očite nejednakosti pregovaračke moći stranaka radnog odnosa u pomorskoj djelatnosti dobro su iskoristile brodarske kompanije kreirajući situacije u kojima su radna i socijalna prava radnika distribuirana na način koji omogućava njihovu supresiju na račun profitabilnosti kompanija, koje su socijalno i finacijski nadređene u ovom odnosu.¹⁷ Ovdje imamo eklatantan primjer u kojem kompanije koriste pravne praznine kako bi progurale vlastite interese na uštrb ljudskih prava i dostojnosti pomoraca. No nejednakost ne postoji samo u pregovaračkoj moći između poslodavca i radnika u pomorskoj djelatnosti, već i između samih radnika. Naime, njihovi uvjeti rada i života na brodu razlikuju se s obzirom na činjenicu je li i u kojoj mjeri država zastave broda na kojem su zaposleni ratificirala radnopravne standarde specifične za pomorsku djelatnost predviđene konvencijama Međunarodne organizacije rada ili viju zastavu pogodnosti. Stoga, da bi se smanjila nejednakost u radnopravnim uvjetima pomoraca u pomorskoj djelatnosti nužna je uspostava uniformnih i harmoniziranih standarda na globalnoj razini povećanjem broja ratifikacija konvencija od strane država članica, djelotvoran nadzor nad njihovom primjenom, kontinuiran razvoj radnopravnih standarda koji će pratiti promjene u pomorskoj djelatnosti te njihovu primjerenu implementaciju u nacionalna zakonodavstva, kao i njihovo pravno osnaženje.¹⁸ U tom kontekstu,

¹⁶ Committee of Inquiry into Shipping kojim je presjedao Lord Rochdale zatražilo je 1970. od vlade Ujedinjenog Kraljevstva da jasno odredi karakteristike koje su zajedničke svim državama koje dodjeljuju pogodne zastave. Ovi zahtjevi se prema Lordu Rochdale još nazivaju „Rochdale Inquiry“ Identificirano je šest karakteristika država koje dodjeljuju pogodne zastave: a) država dopušta da se u njenim registrima brodova registriraju brodovi čiji vlasnici odnosno brodari nisu njene nacionalne pripadnosti odnosno nisu njeni građani, b) postupak registracije je olakšan, a transfer vlasništva nad brodom nije ograničen, c) država je male moći, te joj pomorska djelatnost nije potrebna za vlastite svrhe, d) upravljanje brodom od strane strane posade je dopušteno, e) država ne posjeduje nikakav administrativni mehanizam niti političku volju za uspostavljanjem bilo kakve nacionalne ili međunarodne regulative ili kontolu pomorskih tvrtki, f) prihod brodova se ne oprezuje lokalno

¹⁷ Kovats, L., J., From Fair Treatment to Human Rights, Halifax, IFSMA Newsletter – The International Shipmaster link, no. 47, issues emptyember 2005., str. 4.-7.

¹⁸ Rogers, L., Swepston, Daele, The ILO and the Quest for Social Justice, 1919.-2009., ILO, 2009., str. 8

a radi uspostave pravičnog međunarodnog pomorskog regulatornog režima utemeljenog na socijalnoj pravdi, koji poštuje temeljna ljudska, radna i socijalna prava, nužno je svim pomorcima zajamčiti jednak pristup međunarodnim radnopravnim standardima uspostavljajući univerzalni kriterij za njihovu pravičnu i djelotvornu implementaciju stavljanjem naglaska na nadzor nad njihovim poštivanjem i provedbom.¹⁹

Potpuno je razvidno da uspostava pravičnih uvjeta rada i života pomoraca mora biti esencijalna karakteristika radnih odnosa pomoraca nužna za privlačenje i zadržanje kvalificiranih radnika u pomorskoj djelatnosti. Važnosti zdravog radnog okruženja i jakih te stabilnih radnih odnosa već su neko vrijeme bili svjesni i sami poslodavci u pomorskoj djelatnosti, kao i činjenice da se uvjeti rada i zaposlenja pomoraca u pomorskoj djelatnosti značajno razlikuju u ovisnosti o brodu, odnosno jurisdikciji pod kojom se brod nalazi, nacionalnosti posade, brodaru, odnosno vlasniku broda, ali i sindikalnom pokretu za unapređenje i zaštitu radnih i socijalnih prava radnika u pomorskoj djelatnosti. U prilog navedenom svjedoči činjenica da su upravo poslodavci u pomorskoj djelatnosti u okviru Međunarodne organizacije rada dali inicijativu za donošenjem međunarodnog instrumenta primjenjivog na sve dionike u pomorskoj djelatnosti, koji će istovremeno omogućiti kvalitetnu i sigurnu plovidbu uz poštivanje radnih, socijalnih i temeljnih ljudskih prava pomoraca. Kao rezultat navedene inicijative Međunarodna organizacija rada 2006.godine donosi Konvenciju o radu pomoraca.

3. Konvencija o radu pomoraca

Od svog osnivanja²⁰ na Mirovnoj konferenciji u Parizu 1919. godine do danas (2020. godine) Međunarodna organizacija rada (dalje: MOR)²¹ je u okviru svoje normativne djelatnosti donijela je ukupno 190 konvencija, 206 preporuka te 6 protokola. Prihvatljivost normativnih instrumenata za države članice MOR-a ogleda se u sljedećim karakteristikama:

- različitost u pravnoj snazi
- neobveznost ratifikacije
- zabranjeno odstupanje od ratificiranog teksta (samo uvjetno).²²

¹⁹ Pogge, T., *World Poverty and Human Rights*, Polity Press, 2. Ed., 2008., str. 40

²⁰ Detaljnije o razlozima osnivanja Međunarodne organizacije rada vidi: Buklijaš, B., Bilić, A., *Međunarodno radno pravo*, Split, 2006

²¹ O 100 godina Međunarodne organizacije rada u Maul, D., *The International Labour Organization, 100 years of global social policy*, Berlin, Geneva, 2019., dostupno na: https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---dgreports/---dcomm/---publ/documents/publication/wcms_725012.pdf

²² Buklijaš, B., Bilić, A., *Međunarodno radno pravo*, str. 28

No, bez obziru na njihovu prihvatljivost za države članice glede njihove primjene danas se javlja niz problema, u prvom redu vezanih za načine prilagodbe njihovih normi stvarnim uvjetima. Naime, potrebno je utvrditi primjerenost donošenja općih, standardnih normi koje bi vrijedile za sve, ako se pri tomu ne uzimaju u obzir gospodarska i socijalna razvijenost država članica. Nadalje, neke konvencije i preporuke donesene su do završetka II. svjetskog rata i u njima se, za današnje uvjete na umnogome neprilagođen način, uređuju uvjeti rada. Također, problem predstavljaju konvencije koje su donesene s uskog stručnog stajališta te stoga sadrže niz tehničkih odredaba koje su ujedno prepreka njihove primjene.²³ Najveći broj konvencija²⁴ i

²³ Usp: R. Pešić, Međunarodna organizacija rada, o.c., str.139.; Rapportdudirecteur général, Programmeetstructure de l'OIT, Conférenceinternationaledu Travail, Quarante-septièmeet Quarante-huitième session, str. 171-193., Genève, 1963, 1964.

²⁴ Konvencija br. 7 o minimumu godina za prijam djece na pomorske radove, iz 1920., Konvencija br. 8 o naknadi za nezaposlenost zbog brodoloma, iz 1920., Konvencija br. 9 o zapošljavanju mornara, iz 1920., Konvencija br. 15 o minimumu godina starosti za prijam mladića na rad na poslovima magacinskih radnika i ložača na brodovima iz 1921., Konvencija br. 16 o obvezatnom liječničkom pregledu djece i mladića prije zaposlenja na brodovima iz 1921., Konvencija br. 21 o pojednostavnjenju inspekcije emigranata na brodovima iz 1926., Konvencija br. 22 o klauzulama ugovora o radu pomoraca iz 1926., Konvencija br. 23 o repatrijaciji mornara iz 1926., Konvencija br. 27 o označavanju težine na velikim koletima koja se prevoze brodom iz 1929., Konvencija br. 32 o zaštiti radnika zaposlenih na utovaru i istovaru brodova protiv nesretnih slučajeva iz 1932., Konvencija br. 53 o minimumu stručne sposobnosti zapovjednika i časnika trgovačke mornarice iz 1936., Konvencija br. 54 o godišnjem odmoru pomoraca iz 1936., Konvencija br. 55 o obvezama brodovlasnika u slučaju bolesti, nesreće na poslu i smrti pomoraca iz 1936., Konvencija br. 56 o bolesničkom osiguranju pomoraca iz 1936., Konvencija br. 57 o radnom vremenu na brodovima i brojnomo stanju posade iz 1936., Konvencija br. 58 o utvrđivanju minimuma godina za prijam djece na pomorske radove (revidirana), iz 1936., Konvencija br. 68 o ishrani i služenju hrane na brodovima iz 1946., Konvencija br. 69 o diplomama o stručnoj sposobnosti brodskih kuhara iz 1946., Konvencija br. 70 o socijalnom osiguranju pomoraca iz 1946., Konvencija br. 71 o mirovinama pomoraca iz 1946., Konvencija br. 72 o godišnjem odmoru pomoraca iz 1946., Konvencija br. 73 o liječničkom pregledu pomoraca (revidirana) iz 1946., Konvencija br. 74 o svjedodžbama o sposobnosti kvalificiranog mornara iz 1946., Konvencija br. 75 o smještaju posade na brodovima iz 1946., Konvencija br. 76 o nadnicama, radnom vremenom i broju članova posade na brodovima iz 1946., Konvencija br. 91 o plaćenom godišnjem odmoru pomoraca (revidirana) iz 1949., Konvencija br. 92 o smještaju posade na brodovima (revidirana) iz 1949., Konvencija br. 108 o nacionalnim ispravama pomoraca iz 1958., Konvencija br. 109 o plaćama, radnom vremenu na brodu i brojnomo stanju posade (revidirana) iz 1958., Konvencija br. 112 o minimalnim godinama starosti za prijam djece na ribarske poslove iz 1959., Konvencija br.113 koja se odnosi na liječničko uvjerenje o sposobnosti za rad na pomorskim ribarskim brodovima iz 1959., Konvencija br. 114 o ugovoru o zapošljavanju ribara iz 1959., Konvencija br. 125 o svjedodžbama o sposobnosti ribara iz 1966., Konvencija br. 126 o smještaju posade na ribarskim brodovima iz 1966., Konvencija br.133 o smještaju članova posade na brodovima (dodatne odredbe) iz 1970., Konvencija br. o zaštiti pomoraca od nesreće iz 1970., Konvencija br. 137 o socijalnim reperkusijama novih metoda rukovanja teretom na dokovima iz 1973., Konvencija br. 145 o kontinuitetu zapošljavanju pomoraca iz 1976., Konvencija br. 146 o plaćenom godišnjem odmoru pomoraca iz 1976., Konvencija br. 147 o o minimalnim standardima na trgovačkim brodovima iz 1976., Konvencija br. 152 o zaštiti na radu i zdravlju lučkih radnika iz 1979., Konvencija br. 166 o repatrijaciji pomoraca (revidirana) iz 1987., Konvencija br. 164 o zdravstvenoj zaštiti i pružanju medicinskih usluga pomorcima iz 1987., Konvencija br. 165 o socijalnom osiguranju pomoraca (revidirana) iz 1987., Konvencija br. 179 o posredovanju pri zapošljavanju pomoraca i popunjavanju posada iz 1996. , Konvencija br. 180 o radnom vremenu i brojnomo stanju posade na brodovima iz 1996.

preporuka²⁵ odnosi se upravo na radnike pomorske djelatnosti, odnosno na aspekte njihove socijalne zaštite te uvjete rada i zaposlenja.²⁶ Ispitivanjem liste od 122 države koje su ratificirale barem jednu konvenciju koja se odnosi na pomorce, dolazimo do podatka da je samo deset država ratificiralo dvadeset ili više konvencija koje se odnose na pomorce. Među tim državama najviše su zastupljene države Europske unije, posebice Francuska i Španjolska. No, ratificiranje konvencija je u izravnoj ovisnosti o političkoj volji pojedinih država, koje uvažavaju praksu i shvaćanje prema kojem je u mnogim elementima pitanje radnog odnosa pomoraca stvar autonomije volja obiju strana tog radnog odnosa (brodovlasnika, odnosno brodarara i pomorca), što se i izražava uređenjem tog odnosa kolektivnim ugovorima, te na njima zasnovanim individualnim ugovorima o radu.²⁷ S druge strane, MOR ne raspolaže sredstvima kojima bi države članice primorala na ratifikaciju konvencija.²⁸ Međutim, redoviti sastanci i savjetovanja tripartitne delegacije svake države članice predstavljaju forum za raspravu, pregovaranja i pritisak koji mogu promovirati promjene koje bi polučila određena regulativa odnosno njeno prihvaćanje ratifikacijom. Osim toga proces

²⁵ Preporuka br. 7 o ograničenju radnog vremena u ribarstvu iz 1920., Preporuka br. 8 o ograničenju radnog vremena u unutrašnjoj plovidbi iz 1920., Preporuka br. 9 o o ustanovljavanju nacionalnih statuta pomoraca iz 1920., Preporuka br. 10 o osiguranju pomoraca za slučaj nezaposlenosti iz 1920., Preporuka br. 26 o zaštiti žena i djevojaka emigranata na brodovima iz 1926., Preporuka br. 27 o repatrijaciji kapetana i učenika iz 1926., Preporuka br. 28 o općim principima inspekcije rada pomoraca iz 1926., Preporuka br. 33 o reciprocitetu u pogledu zaštite radnika zaposlenih na utovaru i istovaru brodova iz 1929., Preporuka br. 34 o konzultiranju profesionalnih organizacija za utvrđivanje pravila o sigurnosti radnika zaposlenih na utovaru i istovaru brodova protiv nesretnih slučajeva pri radu iz 1932., Preporuka br. 48 o poboljšanju uvjeta boravka pomoraca u lukama iz 1936., Preporuka br. 49 o radnom vremenu na brodovima i brojnom stanju posade iz 1936., Preporuka br. 75 o sporazumima u pogledu socijalnog osiguranja pomoraca iz 1946., Preporuka br. 76 o pružanju zdravstvene njege osobama koje se nalaze na uzdržavanju pomoraca iz 1946., Preporuka br. 77 o organiziranju stručnog osposobljavanju za pomorske službe iz 1946., Preporuka br. 78 o snabdjevanju posada brodova posteljinom, priborom za jelo i drugim predmetima od strane brodovlasnika iz 1946., Preporuka br. 105 o sadržaju brodskih apoteka iz 1958., Preporuka br. 106 o liječničkim konzultiranjima putem radija na brodovima koji plove morem iz 1958., Preporuka br. 107 o zapošljavanju pomoraca na brodovima registriranim u stranim zemljama iz 1958., Preporuka br. 108 o uvjetima života, rada i sigurnosti pomoraca u vezi s upisivanjem brodova iz 1958., Preporuka br. 137 o o profesionalnom obučavanju pomoraca iz 1970., Preporuka br. 138 o zaštiti pomoraca iz 1970., Preporuka br. 139 o zapošljavanju pomoraca iz 1970., Preporuka br. 140 o smještaju posade iz iz 1970., Preporuka br. 141 o zaštiti od nesreće iz 1970., Preporuka br. 145 o o socijalnim reperkusijama novih metoda rukovanja teretom na dokovima iz 1973., Preporuka br. 153 o zaštiti mladih pomoraca iz 1976., Preporuka br. 154 o kontinuiranom zapošljavanju pomoraca iz 1976., Preporuka br. 155 o trgovačkoj mornarici (poboljšanje standarda) iz 1976., Preporuka br. 160 o profesionalnoj sigurnosti i zdravlju dokera iz 1979., Preporuka br. 174 o repatrijaciji pomoraca iz 1987., Preporuka br. 173 o brizi za pomorce, na moru i u luci iz 1987.

²⁶ Vidi: International Labour and Social Security Law Codex, R. Blanpain, J.C. Javillier, J.M. Servais (eds), Kluwer Law International, London / The Hague / Boston, 2002.

²⁷ Usp: Buklijaš B., Klauzule ugovora o radu pomoraca s obzirom na konvencije i preporuke Međunarodne organizacije rada, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, god. 29/1-2, 1992, str. 145-158.

²⁸ Buklijaš, B., Bilić, A., Međunarodno radno pravo, Split, 2006., str. 54

ratifikacije donesenih konvencija otežava i porast prethodno spomenutih zastava pogodnosti.²⁹

No, bez obzira na činjenicu da su pomorska radna prava formulirana i regulirana u spomenutim normativnim instrumentima MOR-a, pomorci su se i dalje suočavali sa brojnim poteškoćama koje su u prvom redu vezane uz njihov pravni položaj uslijed nepostojanja općeprihvaćenog i provedivog regulatornog režima, neizvjesnih i neprihvatljivih uvjeta života i rada pomoraca, pravnih pravila koja se često preklapaju i koja su u međusobnom konfliktu te tehnički složene procedure pravnog osnaženja njihovih prava. Osim toga, mnoga prava i standardi zajamčeni u velikom broju, često detaljiziranih konvencija MOR-a, osim što izazivaju probleme vezane uz njihovo pravno osnaženje te inspekcijski nadzor glede usklađenosti nacionalnih zakonodavstava država članica sa njihovim odredbama, trebaju ažuriranje, često skup i dugotrajan proces. Navedenom se može pridodati povećan stres kojem su pomorci danas izloženi uslijed sve veće složenosti poslova koje obavljaju, kao i povećanja njihova obima što u velikoj mjeri ukazuje na potrebu adekvatnije zaštite zdravlja i sigurnosti pomoraca.

Ovakva situacija rezultirala je neravnomjernom implementacijom radnopravnih standarda i nejednakošću u radnopravnom statusu pomoraca zaposlenih u pomorskoj djelatnosti. Stoga se javila nužnost usvajanja normativnog instrumenta na međunarodnoj razini kojim bi se pravno osnažio sustav koji bi eliminirao ili barem nastojao eliminirati „substandardne“ brodove odnosno one na kojima pomorci ne uživaju one radnopravne standarde zajamčene u konvencijama MOR-a, a koji će istovremeno dobro funkcionirati uz međunarodne standarde donesene radi zaštite sigurnosti broda i zaštite okoliša. Nakon punih pet godina pregovora MOR 23. veljače 2006. godine na 94. zasjedanju svoje Skupštine usvaja Konvenciju o radu pomoraca (dalje: Konvencija).³⁰ Konvencija predstavlja konsolidirani tekst gotovo svih³¹ do tada donesenih radnopravnih standarda za pomorce zajamčenih u konvencijama MOR-a, ali također uzima u obzir standarde koje je uspostavila Međunarodna pomorska organizacija (*International Maritime Organisation – IMO*) u svojim konvencijama glede sigurnosti na moru (*International Convention for the Safety of Life at Sea – SOLAS*), zaštiti morskog okoliša (*International Convention for*

²⁹ O praksi zastava pogodnosti i njihovom utjecaju na uvjete rada kroz djelatnost MOR-a i Europskog suda u Luksemburgu vidjeti Bodiroga-Vukobrat, N., Promjene zastave broda i radnopravni status pomoraca kroz djelatnost MOR-a i odluke suda EU-a, Naše more, god. 61/3-4, 2014., str. 52.-57.

³⁰ O Konvenciji vidi u: Učur, M. Đ., Konvencija MOR-a broj 186 o radu pomoraca (2006.), Pravni vjesnik, god. 26/2, 2010., str. 125-146., Rukavina, B., Radni, životni i socijalni uvjeti pomoraca u kontekstu rješenja Konvencije o radu pomoraca i nacionalnog prava, Pomorstvo, god. 21/1, 2007., str. 165.-175.

³¹ Tekstom Konvencije o radu pomoraca nisu obuhvaćene Konvencija br. 71 o mirovinama pomoraca iz 1946. godine te Konvencija br. 108 o nacionalnim ispravama pomoraca iz 1958. godine

the Prevention of Pollution from Ships – MARPOL) te usavršavanja pomoraca (*International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping – STCW*).

Uvođenjem prihvatljivih standarda „substandardni“ brodovi biti će prinuđeni napustiti neloyalnu konkurenciju prihvaćanjem međunarodnih standarda predviđenih Konvencijom. Predviđajući strogost u primjeni radnopravnih standarda predviđenih Konvencijom uz istovremenu fleksibilnost glede načina njene implementacije nastojala se postići univezalnost njene ratifikacije.³² Temeljne značajke Konvencije su:

- pruža prikaz gotovo svih radnih i socijalnih prava pomoraca na jednom mjestu, budući da konsolidira gotovo sve usvojene konvencije MOR-a koje uređuju radne odnose pomoraca;
- predviđa stroga načela i prava za pomorce u njoj sadržanih uz mogućnost fleksibilnog načina njene implementacije u nacionalna zakonodavstva;
- pojednostavljena procedura izmijene i dopune Konvencije;
- jaki provedbeni režim kroz sustav certificiranja kao dokaz usklađenosti sa Konvencijom i njene kontrole od strane kontrolnog sustava lučke države;
- sadrži klauzulu prema kojoj brod koji vije zastavu države koja nije ratificirala Konvenciju neće biti stavljen u povoljniju poziciju od onih koji viju zastavu države koja ju je ratificirala.

Konvencija je sadržajno podijeljena u pet poglavlja, od kojih svako sadrži regulacije i standarde kao pravno obvezujuće norme za države članice koje su ratificirale Konvenciju te smjernice kao preporuke glede načina njene implementacije. Prvi dio pod nazivom *Najmanji zahtjevi za rad pomoraca na brodu*³³ propisuje najnižu starosnu dob od 16 godina za prijam za rad na pomorskim poslovima, propisuje proceduru uspostavljanja sustava novačenja i usavršavanja pomoraca. Nadalje, svaki pomorac mora imati zdravstvenu svjedožbu kao dokaz dobrog psihofizičkog zdravlja pomorca prije njegovog zapošljavanja na brodu. Drugi dio *Uvjeti zaposlenja*³⁴ nameće obvezu postojanja ugovora o radu pomorca u kojem će biti sadržani obvezni uglavci glede uvjeta njegovog zapošljavanja. U ovom dijelu propisuje se i razdoblje ne duže od mjesec dana u kojem je poslodavca dužan isplatiti radniku plaću za obavljeni rad. Propisuje je i najudulje trajanje dnevnog i tjednog radnog vremena, vrijeme

³² Final Report, Appendix „Chairperson’s Summary“, High Level Tripartite Working Group on maritime Labour Standards, First Meeting 17.-21. 12. 2001., str. 24 (ILO Doc. No. TWGMLS/2001/10 dostupno na: <http://ilo-mirror.library.cornell.edu/public/english/dialogue/sector/techmeet/twgmls01/twgmls-fr.pdf>)

³³ Konvencija o radu pomoraca, 2006., Pomorski glasnik, 2006., str. 24.-31.

³⁴ Ibid. str. 32.-48.

odmora, pravo na odmor na kopnu, korištenje godišnjeg odmora te pravo na repatrijaciju. U trećem dijelu pod nazivom *Prostorije za smještaj, prostorije za odmor, prehrana i posluživanje hrane*³⁵ osigurava se da pomorci imaju prikladne prostorije za smještaj i odmor, hranu i pitku vodu odgovarajuće kvalitete posluženu u primjerenim higijenskim uvjetima. U četvrtom dijelu *Zaštita zdravlja, zdravstvena skrb i zaštita socijalne sigurnosti*³⁶ zahtjeva se odgovarajuća zdravstvena skrb na brodovima dostupna pomorcima koja se pruža na račun broдача, kao i isplata plaće bolesnom ili povrijeđenom pomorcu koji se nalazi na brodu te osiguranje poštivanje standarda profesionalnog zdravlja i sigurnosti. Svrha petog dijela pod nazivom *Usklađenost i provedba*³⁷ je osigurati da svaka članica izvršava svoje obveze prema ovoj Konvenciji prema brodovima koji plove pod njenom zastavom i koji u tu svrhu imaju sa sobom i održavaju svjedodžbu o radu pomoraca te deklaraciju o zadovoljavanju uvjeta rada pomoraca. Predviđa se odgovornost države zastave broда za usklađenost svog zakonodavstva sa odredbama Konvencije, predviđa zaštitu za zviždače te dopušta državama koje su ratificirale Konvenciju provedbu inspeksijskog nadzora brodova drugih država kada uplove u njihovu luku kako bi ispitali usklađenost uvjeta rada pomoraca na brodu sa odredbama Konvencije. Ukratko, u kontekstu sporazuma o zaposlenju pomorca, Konvencija je polučila slijedeće:

- uvjeti iz ugovora o radu pomorca mogu se efikasnije i brže realizirati, čak i za vrijeme boravka pomorca na brodu budući je usklađenost klauzula ugovora o radu pomorca sa odredbama Konvencije predmet inspekcije lučke države;
- potencijalan utjecaj mogućnosti žalbe pomorca državi broда na trenutno razrješenje radnopravnog spora čak i u situacijama u kojima pomorac više nije na brodu odnosno kad mu je istekao ugovor sa brodovlasnikom. Naime, ukoliko nadležno administrativno tijelo države zastave broда zaprimitu pritužbu pomorca da mu, primjerice, nije isplaćena plaća, isto može naložiti zadržanje broда u luci ili mu ne izdati certifikat ili zbog toga brod može ne proći inspeksijski nadzor sve dok se ne ispune obveze koje brodovlasnik ima prema pomorcu na temelju ugovora o radu;
- uključivanje zahtjeva za financijskom sigurnošću pomorca na način da će potonji u budućnosti imati pristup financijskom osiguranju brodovlasnika u slučaju, primjerice napuštanja, repatrijacije i sl.³⁸

³⁵ Ibid. str. 49.-62.

³⁶ Ibid. str. 63.- 82.

³⁷ Ibid. str. 83.-100.

³⁸ Ovu mogućnost predviđa Amandman Konvencije o radu pomoraca 2006. Pravila 2.5 o repatrijaciji od 11. lipnja 2014., dostupno na: https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---relconf/documents/meetingdocument/wcms_248905.pdf.

U daljnjem tekstu analizirat ćemo individualni radni odnos pomorca komparirajući isti prema normativnim izvorima MOR-a do donošenja i nakon donošenja Konvencije.

4. Individualni radni odnos pomorca prema normativnoj djelatnosti MOR-a

Standardni individualni radni odnos označava dobrovoljno zasnovan društveno pravni odnos³⁹ između poslodavca i radnika koji se, u pravilu, zasniva ugovorom o radu (eksplicitno ili implicitno, upisanoj ili usmenoj formi) temeljem kojeg se radnik obvezuje osobno obavljati određeni rad prema uputama i nalogima poslodavca, koji se zauzvrat obvezuje radniku osigurati potrebna sredstva, strojeve, materijal te alate za rad, primjerene i pravične uvjete rada te radniku isplatiti naknadu (plaću) za obavljeni rad.⁴⁰

Stranke radnog odnosa su pomorac (radnik) te poslodavac (brodovlasnik). Stranka radnog odnosa koja je dužna osobno obavljati rad prema uputama i nalogima poslodavca je radnik (*engl. Employee, njem. Arbeitsnehmer, franc. Salarié*) i on je uvijek fizička osoba. Druga strana radnog odnosa je poslodavac (*engl. Employer, njem. Arbeitsgeber; franc. Employeur*), osoba koja zapošljava najmanje jednog radnika. Može biti fizička ili pravna osoba za koju radnik u radnom odnosu obavlja određene poslove.

U pomorskom radnom pravu pod konceptom pomorca (*seaman*) obuhvaćeni su pojmovi mornar (*mariner*), moreplovac (*seafahrer*) te član posade broda (*member of the crew*).⁴¹ Pojam pomorca definiran je u brojnim konvencijama Međunarodne organizacije rada. Najstarije konvencije koriste pojam pomorac (*seaman*) koji se smatrao ekvivalentom moreplovca (*seafahrer*). Tako u Konvenciji br. 8 o naknadi za nezaposlenost zbog brodoloma, iz 1920., pojam „pomorac“ uključuje sve osobe zaposlene na bilo kojem brodu u pomorskoj plovidbi.⁴² U Konvenciji br. 22 o klauzulama ugovora o radu pomorca iz 1926. godine pojam pomorca uključuje sve osobe zaposlene ili u službi u bilo kojem svojstvu na bilo kojem brodu i koja je upisana u popis posade preuzela obvezu na temelju brodskih propisa. On isključuje zapovjednike, pilote, kadete i učenike na

³⁹ “Pravni odnosi su važni, konfliktni i izvanjski kontrolabilni društveni odnosi koji su regulirani pravnim normama.“ Vidi: Visković, N., *Država i pravo*, o.c., str. 187.

⁴⁰ U ovom pravnom odnosu pravni subjekti (poslodavac i radnik) razmjenjuju pravne objekte, tj. materijalne i duhovne vrijednosti ili dobra (činidba rada, novac) obzirom na koje oni imaju međusobna prava (pravo na plaću, prisvajanje rezultata rada) i obveze (osobno obavljanje rada i obveza isplata plaće) te pravna ovlaštenja (subordiniranost i supraordiniranost u radnom odnosu).

⁴¹ Garner, B. A., (ed.), *Black's law dictionary*, St. Paul, Minn, West, 2009., str. 426.

⁴² Konvencija br. 8 o naknadi za nezaposlenost zbog brodoloma, iz 1920., čl. 1, st.1

školskim brodovima, te vježbenike propisno obvezane vježbeničkim ugovorom, mornare u ratnoj mornarici i druge osobe u stalnoj službi vlade. U kasnijim konvencijama⁴³ rabi se termin „moreplovac (*seafarer*)“ koji označava bilo koju osobu koja je zaposlena u bilo kojem svojstvu na bilo kojem brodu na koji se konvencije primjenjuju. Ponešto različitu definiciju nalazimo u Konvenciji br. 179 o posredovanju pri zapošljavanju pomoraca i popunjavanju posada iz 1996. Prema kojoj moreplovac (*seafarer*) označava bilo koju osobu koja udovoljava uvjetima da bude zaposlena ili angažirana u bilo kojem svojstvu na brodu u plovidbi.⁴⁴ No, neke konvencije MOR-a propisuju i dodatne uvjete koje je nužno ispuniti kako bi se određena osoba mogla smatrati pomorcem. Tako u Konvenciji br. 178 o inspekciji rada (pomorci) iz 1996. stoji da u slučaju dvojbe glede pitanja može li se određena osoba smatrati pomorcem, odgovor će dati središnja koordinirajuća vlast nakon prethodnih konzultacija sa odnosnim organizacijama brodovlasnika i pomoraca.⁴⁵ Neke konvencije ostavljaju pitanje definiranja termina „pomorac“ nacionalnim zakonodavstvima, pravilima ili kolektivnim ugovorima država članica,⁴⁶ dok neke konvencije s druge strane same izričito isključuju posebne kategorije osoba iz navedene definicije⁴⁷. Objašnjenje različitih definicija, kao i korištenja različitih termina u spomenutom kontekstu korištenih u konvencijama koje uređuju radne odnose pomoraca dala je tripartitna radna skupina za pomorsko radne standarde MOR-anaglašavajući da se na taj način nastojalo udovoljiti različitim ciljevima i osobnim domenama važnja konvencija, a esencijalno isključivanje od njihove primjene nekih brodova na kojima su pomorci zaposleni.⁴⁸

U Konvenciji o radu pomoraca „moreplovac (*seafarer*) se definira kao osoba koja je zaposlena, u službi ili koja u bilo kojem svojstvu radi na brodu na koji se Konvencija odnosi.⁴⁹ Štoviše, naglašava da se ona odnosi na sve moreplovce, osim one koji su izričito isključeni.⁵⁰ U slučaju spora primjenjuje li se Konvencija

⁴³ U Konvenciji br. 164 o o zdravstvenoj zaštiti i pružanju medicinskih usluga pomorcima iz 1987.godine, Konvenciji br. 166 o repatrijaciji pomoraca iz (revidiranoj) iz 1987.godine te Konvenciji br. 178 o inspekciji rada (pomorci) iz 1996. godine.

⁴⁴ Konvencija br. 179 o posredovanju pri zapošljavanju pomoraca i popunjavanju posada iz 1996., čl. I (1) (d)

⁴⁵ Konvencija br. 178 o inspekciji rada (pomorci) iz 1996.godine, čl. 1 (7) (d).

⁴⁶ Konvencija br. 145 o kontinuitetu zapošljavanju pomoraca iz 1976., čl. 1 (2), Konvencija br. 180 o radnom vremenu i brojnom stanju posade na brodovima iz 1996., čl. 2 (d)

⁴⁷ Konvencija iz 1946., br. 72 o plaćenom godišnjem odmoru pomoraca, čl. 2 (1), Konvencija br. 109 o plaćama, radnom vremenu i brojnom stanju (revidirana) iz 1958.godine, čl. 3

⁴⁸ STWGMLS (firstmeeting), 24.-28. June 2002, Duplicativeorcontardictorytextinexisting maritimeinstruments. ILO doc.no.STWGMLS/2002/4, str. 1.-2.

⁴⁹ Konvencija o radu pomoraca, čl. II 81) (f)

⁵⁰ Konvencija o radu pomoraca, čl. II (2)

o radu pomoraca na određenu kategoriju osoba koje obavljaju određeni rad na brodu Konvencija pokazuje određenu fleksibilnost u smislu da dopušta državama članicama da nakon provedenog savjetovanja sa socijalnim partnerima u pomorskoj djelatnosti da je uključe ili isključe od primjene Konvencije.⁵¹ Dakle, ključni element koji osobu čini pomorcem je njezin „rad“ na brodu. Valja naglasiti da je u pitanju ekstenzivna definicija. Ista obuhvaća sve one osobe koje su se tradicionalno smatrale pomorcima, kao što je kapetan, časnici, inženjeri, ali i druge osobe koje mogu određeno vrijeme obavljati određene poslove na brodu, kao što je osoblje za čišćenje, zabavljači, zaposlenici casina, fitnes instruktori, kuhari, konobari, brodski inspektori lučki peljari itd. Precizno odrediti tko se smatra „pomorcem“ važno je s aspekta priznanja prava koja jamči Konvencija o pravu pomoraca, u prvom redu prava na ugovor o radu pomorca sa svim pravima koja iz njega proizlaze. S obzirom na nejasnoće koje su se pojavile radi uniformne primjene prava i obveza predviđenih Konvencijom o radu pomoraca donosi Rezoluciju VII o informacijama o profesionalnim grupama⁵² kojom se daju smjernice državama članicama kako utvrditi uživa li neka osoba status pomorca. U pitanju su sljedeće smjernice:

- trajanje boravka osobe na brodu;
- učestalost perioda rada na brodu;
- lokacija glavnog mjesta rada osobe;
- svrha radi koje osoba obavlja rad na brodu;
- zaštita koja bi u normalnim okolnostima bila dostupna osobi glede njenih radnih i socijalnih prava, a koja je usporediva sa onom koju pruža Konvencija o radu pomoraca.

Iz izloženog se da zaključiti da se razlika u definiranju koncepta „pomorac“ u Konvenciji o radu pomoraca i prijašnjih konvencija MOR-a koje reguliraju rad pomoraca nije značajna. Temeljna razlika leži u tome što u starijim konvencijama da bi osobi bio priznat status pomorca ista bi morala biti uključena u funkciju plovidbe broda kao član posade broda. Takvom definicijom nisu bile obuhvaćene osobe koje su, u prvom redu, radile na putničkim brodovima, odnosno one čiji rad nije bio vezan za samu plovidbu broda, već primjerice za uslužne djelatnosti koje su se odvijale na brodu. Stoga, osnovna zadaća Konvencije o radu pomoraca bila je da u osobnu domenu svojeg važenja uključi i potonje osobe. No valja napomenuti da takva nakana nije razvidna iz samog teksta Konvencije, koliko iz pripremnih izvješća koja su prethodila donošenju Konvencije.

⁵¹ Konvencija o radu pomoraca, čl. II (3)

⁵² Resolution concerning the promotion of the Maritime Labour Convention, 2006., dostupno na: https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/publication/wcms_088130.pdf

Druga strana radnog odnosa pomorca je brodovlasnik koje Konvencija o radu pomoraca definira kao vlasnika broda ili drugu organizaciju ili osobu, kao što su upravitelj, agent, zakupoprimac broda bez posade, koji su preuzeli odgovornost za rad broda od vlasnika i koji su, preuzimajući takvu odgovornost, suglasni preuzeti dužnosti i odgovornosti brodovlasnika u skladu s ovom Konvencijom, bez obzira ispunjava li neka druga organizacija ili osoba određene dužnosti ili obveze u ime brodovlasnika.⁵³ Ova definicija je povezana sa konvencijama Međunarodne pomorske organizacije i gotovo identična definiciji „kompanije“ kakva je dana u Međunarodnom kodeksu za upravljanje sigurnošću brodova uz SOLAS i STCW. Navedena definicija prati onu iz Konvencije br. 179 MOR-a o posredovanju pri zapošljavanju pomoraca i popunjavanju posada iz 1996. Ovakva sveobuhvatna i kompleksna definicija ima za svrhu obuhvatiti što veći broj korporativnih organizacijskih, upravljačkih i operativnih praksi u pomorskoj djelatnosti. Posebice se naglašava načelo odgovornosti brodovlasnika kao poslodavca pomorcima zaposlenih na brodu.⁵⁴ Naime, korporativno organizacijske promjene koje su se dogodile i još uvijek događaju u pomorskom sektoru utjecale su na uspostavu različitih razina glede vlasništava odnosno upravljanja brodom odnosno njegovog posjedovanja. Tako primjerice postoje brojni privatni sudionici, kao što su agencije za zapošljavanje pomoraca, koje, osim što pronalaze pomorce za rad na brodovima te ih zapošljavaju kod poslodavca/brodovlasnika u velikom broju slučajeva mogu pomorcima biti i poslodavci, posebice u slučaju zapošljavanju uslužnog osoblja na kruzerima, kada su primjerice kopnene agencije koncensionari na brodovima u tzv.gift shopovima, wellness centrima i sl. Ovakva situacija može predstavljati problem i s aspekta pomorca i s aspekta brodovlasnika. Naime, ukoliko agencija za zapošljavanje kao poslodavac ne ispoštuje primjerice obvezu snošenja troškova repatrijacije ili ne isplati plaću pomorcu, a budući da država zastave broda nema jurisdikciju nad agencijama koje najčešće posluju na teritoriju neke druge države, pomorac će imati problem ostvarivanja svojih prava iz radnog odnosa sve do dolaska kući, a čak i tada mu se mogu ispriječiti jurisdikcijski problemi. S druge strane, brodovlasnik može u ovom slučaju imati problem zbog toga što treća strana ne izvršava svoje obveze iz ugovora o radu na način da se brodu odredi detencija ili uskrati certifikat.

S obzirom na postojanje većeg broja dionika u korporativnoj mreži koji mogu biti odgovorni za ostvarivanje prava pomoraca iz radnog odnosa Konvencija o

⁵³ MLC, čl. II, 1.j)

⁵⁴ ILO, Report I(1A), note 3 (art. II, Adoption of the instrument to Consolidate the Maritime Labour Standards, ILC 94. Session, Geneva, 2006., dostupno na: <https://www.ilo.org/public/english/standards/relm/ilc/ilc94/rep-i-1a.pdf>

radu pomoraca kao najefikasnije i najbrže rješenje u globaliziranoj pomorskoj djelatnosti ovu ulogu ustupa brodovlasniku i državi zastave broda. Odgovornost brodovlasnika je razvidna iz obveze koje nameće strankama pomorskog radnog odnosa da ugovor o radu pomorca mora biti potpisan od strane brodovlasnika ili njegovog predstavnika.⁵⁵ Time je brodovlasniku data sveopća odgovornost za sve aspekte uvjeta života i rada pomorca na brodu. No u praksi je moguća situacija da pomorac u trenutku ukrcaja na brod već ima sklopljen ugovor o radu, primjerice sa agencijom za zapošljavanje pomoraca⁵⁶ koja je odgovorna pomorcu za izvršavanje obveza iz ugovora, posebice isplatu plaće i socijalno osiguranje. No, postoje određena radnopravna pitanja koja spadaju u ingerenciju brodovlasnika, kao što su kodeks ponašanja pomorca na brodu, nadležnost kapetana broda, sigurnost na brodu, radno vrijeme i vrijeme odmora pomorca i sl. Lako se da zaključiti da je u praksi moguće da pomorac ima dva pravno važeća ugovora o radu, jedan, primjerice, sa agencijom za zapošljavanje pomoraca, a drugi sa brodovlasnikom, pod uvjetom da prvi ugovor jasno naglašava odgovornost brodovlasnika prema pomorcu s radnopravneperspektivencija. Agencija bi mogla potpisati umjesto brodovlasnika ugovor o radu pomorca samo ako bi za to imala posebno ovlaštenje brodovlasnika.

Odgovornost države zastave broda glede usklađenosti nacionalnog prava koje implementira sporazum o zaposlenju pomorca i uvjeta zaposlenja sa odredbama Konvencije o radu pomoraca je razvidna iz njene odredbe prema kojoj svaka država članica ima jurisdikciju i kontrolu glede zapošljavanja pomorca i rada agencija za zapošljavanje pomoraca na svom teritoriju, kao i djelotvornu nadležnost glede sporazuma o zaposlenju pomorca zaključenog na njegovom teritoriju. No, ukoliko se služba za zapošljavanje pomoraca nalazi na teritoriju države koja nije ratificirala Konvenciju o radu pomoraca, država zastave broda mora zahtjevati od brodovlasnika brodova koji plove pod njenom zastavom, a koji koriste usluge službi za zapošljavanje pomoraca, da osiguraju, koliko je to moguće, da navedena službe udovoljavaju zahtjevima ovog standarda.⁵⁷

4.1. Ugovor o radu pomoraca

Pravovaljani sporazum subjekata o zasnivanju radnog odnosa jedna je od njegovih značajnih pretpostavki i predstavlja oblik materijalizacije suglasnosti volja subjekata o zasnivanju radnog odnosa.

⁵⁵ Konvencija o radu pomoraca, Standard A 2.1.1.a)

⁵⁶ Konvencija o radu pomoraca agenciju (službu za pribavljanje i zapošljavanje pomoraca) definira kao svaku osobu, društvo, ustanovu, agenciju ili drugu organizaciju javnog ili privatnog sektora koja se bavi pribavljanjem pomoraca u ime brodovlasnika ili povezivanjem pomorca s brodovlasnicima. (čl. II. 1 (h))

⁵⁷ Konvencija o radu pomoraca, Standard A.1.4.9

Kod radnih odnosa pomoraca volja subjekata glede zasnivanja i sadržaja radnog odnosa mora se iskazati u pisanom obliku kroz ugovor o radu, dakle pisani oblik ima konstitutivno djelovanje (*forma ad substantiam*), što znači da je pisana forma ugovora o radu preduvjet valjanosti pravnog odnosa odnosno postojanja individualnog radnopravnogodnosa. Kako bi se osigurala implementacija ugovora o radu, vrlo je važno da su uvjeti radnog odnosa o kojima su se stranke sporazumjele za obje stranke potpuno jasne i da su potpuno svjesni svojih prava i obveza. U tom smislu Konvencija propisuje obvezu državama koje su je ratificirale da usvoje zakone ili pravila koja zahtijevaju da svaki pomorac koji je zaposlen na brodu koji vije njenu zastavu moraju imati ugovor o radu potpisan od strane pomorca i brodovlasnika ili predstavnika brodovlasnika koji im osigurava uvjete života i rada na brodu kako to zahtjeva Konvencija. Kako bi se osiguralo da pomorac razumije koje uvjete iz ugovora o radu potpisuje Konvencija predviđa da se pomorcu pruži mogućnost da prije potpisivanja ugovora ispita i potraži savjet glede ponuđenih uvjeta zaposlenja. Nakon potpisivanja ugovora o radu svaka stranka zadržava potpisan izvornik ugovora o radu pomorca. Osim toga, moraju se predvidjeti mjere koje će omogućiti pomorcima da brzo dobiju jasne obavijesti o uvjetima njihovog zaposlenja, uključujući i od zapovjednika broda, kao i da iste, uključujući presliku ugovora o radu pomorca, budu dostupne radi provjere službenicima nadležne vlasti, uključujući one u luci pristanka broda. Kao dodatni dokaz postojanja radnog odnosa pomorca isti će dobiti ispravu koja sadrži bilješku o njegovom zaposlenju na brodu.⁵⁸

Konvencija nalaže obvezu državama koje su ratificirale Konvenciju da moraju usvojiti zakone ili pravila kojima se propisuje obvezan sadržaj ugovora o radu pomoraca sa sljedećim uglavcima: (a) ime i prezime pomorca, datum rođenja ili starost i mjesto rođenja;(b) naziv i adresu brodovlasnika;(c) mjesto i datum kad je ugovor o radu pomorca zaključen;(d) svojstvo u kojem je pomorac zaposlen;(e) iznos plaće pomorca ili, kad je to primjenjivo, pravilo koje se koristi za njezin obračun;(f) duljina plaćenog godišnjeg odmora ili, kad je to primjenjivo, pravilo koje se koristi za njegov obračun;(g) trajanje ugovora i njegovi uvjeti, uključujući:(i) ako je ugovor zaključen na neodređeno vrijeme, uvjete pod kojima svaka od stranaka ima pravo raskinuti ugovor kao i zahtijevani otkazni rok koji ne smije biti kraći za brodovlasnika od onog za pomorca;(ii) ako je ugovor zaključen na određeno vrijeme, datum utvrđen za njegov prestanak; i(iii) ako je ugovor zaključen za putovanje, luka odredišta i vrijeme koje će proteći nakon dolaska broda prije negoli se pomorac iskrca;(h) pogodnosti zaštite zdravstvene i socijalne sigurnosti koje brodovlasnik predviđa za pomorca;(i) pravo pomorca na

⁵⁸ Konvencija o radu pomoraca, Standard A 2.1.1., Pomorski glasnik, o.c., str. 32.

repatrijaciju;(j) poziv na ugovor o kolektivnom pregovaranju, ako se primjenjuje; i(k) svaki drugi podatak koji zahtijeva državno zakonodavstvo.

Ugovor o radu pomorca može se zaključiti na neodređeno vrijeme, određeno vrijeme ili samo za određeno putovanje. Iako je Konvencija br. 145 o stalnosti zaposlenja osiguravala pravo pomorca na redovito i stalno zaposlenje, jamčila minimalnu plaću te novčane naknade, zbog malog broja država koje su je ratificirale trajanje ugovora o radu pomoraca ovisio je o nacionalnosti pomorca, kao i njegovom rangu na brodu, državi zastave broda i tipu broda na kojem pomorca plovi. S obzirom da ne postoji sustav koji jamči pomorcima nastavak zaposlenja nakon isteka njihovog ugovora o radu pomorci su, u pravilu oni koji potječu iz zemalja u razvoju, prinuđeni produljivati ugovore o radu još dok se nalaze na brodu i time konstantno produljivati svoj boravak na brodu. Ovaj problem uslođuje činjenica što pomorske kompanije provodeći politiku uštede neprestano traže nova tržišta rada sa novom i jeftinijom radnom snagom, a osim toga nisu voljni obvezivati se na duže staze sklapanjem ugovora o radu na neodređeno vrijeme. U pravilu se dužina ugovora se kreće između šest i dvanaest mjeseci, što je u ovisnosti o nizu čimbenika, kao što su poslodavac, nacionalnost i rang pomorca, tip broda te agencija za zapošljavanje pomorca.

Glede prestanka ugovora o radu pomorca valja istaknuti da oni, u pravilu, budući su u većini slučajeva sklopljeni na određeno vrijeme, ne sadrže klauzule o ranijem prestanku radnog odnosa. Budući da se plovidba može neočekivano iz niza razloga odužiti, ugovori o radu pomorca sadrže klauzulu prema kojoj se duljina trajanja ugovora može prilagoditi plovidbenoj situaciji, drugim riječima odužiti. Štoviše, u praksi se vrlo često događa da poslodavac može okončati radni odnos s pomorcem u bilo koje vrijeme, ili, s druge strane, da prinudi pomorca da ostane na brodu i po isteku roka na koji je ugovor o radu pomorca sklopljen ucjenjujući ga neisplatom završne plaće.

Minimalni standardi sadržani u ugovoru o radu pomorca moraju biti usklađeni sa primjenjivim međunarodnim pravom, kao i pravom države u kojoj je ugovor zaključen. Međunarodni standardi su prvotno uspostavljeni u Konvenciji br. 22 o klauzulama ugovora o radu pomorca iz 1926., no problem ove Konvencije što se standarda u njoj sadržanih trebaju pridržavati, usklađujući s njima svoje nacionalno zakonodavstvo, samo one države članice MOR-a koje su je ratificirale (manje od trećine država članica). Daljnji problem je i njena ograničena osobna domena važenja iz koje su izostavljene grupe pomorca koje su prema Konvenciji o radu pomorca uključene u definiciji „pomorca“.⁵⁹

⁵⁹ Konvencija br. 22 o klauzulama ugovora o radu pomorca, čl. 2 (b)

U odnosu na Konvenciju br. 22 MOR-a o klauzulama ugovora o radu pomoraca iz 1926. Konvencija o radu pomoraca glede ugovora o radu donosi sljedeće promjene:

- Sadrži eksplicitni zahtjev od država koje su je ratificirale da svi pomorci koji plove na brodovima koji plove pod zastavom države koja je ratificirala Konvenciju moraju imati važeći ugovor o radu,⁶⁰ dok Konvencija br. 22 takav eksplicitan zahtjev ne sadrži:
- Propisuje da jasne obavijesti glede uvjeta rada pomorca na brodu, kao i kopija ugovora o radu moraju biti lako dostupne, kako samom pomorcu, tako i službenicima nadležne vlasti, uključujući one u luci u kojoj brod pristane.⁶¹ Ovakav zahtjev nije bio sadržan u Konvenciji br. 22;
- Konvencija zahtjeva da, ukoliko ugovor o radu pomorca, kao i na njega primjenjiv kolektivni ugovor o radu, nisu na engleskom, preslika standardnog oblika ugovora, kao i djelovi kolektivnog ugovora koji podliježu inspekciji države luke u koju brod pristane budu na engleskom jeziku. Takav zahtjev također nije sadržan u Konvenciji br. 22;
- Obveznim uglavcima ugovora o radu pridodani su oni o zdravstvenoj i socijalnoj zaštiti pomorca na teret poslodavca, pravo pomorca na repatrijaciju, kao i pozivanje na relevantni kolektivni ugovor o radu.⁶² Ove klauzule nisu bile obigatorne prema Konvenciji br. 22
- Prema Konvenciji najkraće trajanje otkaznog roka je sedam dana⁶³, dok je u Konvenciji br. 22 iznosi 24 sata⁶⁴.
- Za razliku od Konvencije br. 22 koja predviđa pravo pomorca da od kapetana ishoduje certifikat o kvaliteti svog rada odnosno certifikat kojim se dokazuje da je oslobođen obveza iz ugovora o radu⁶⁵.

4.2. Uvjeti iz ugovora o radu

4.2.1. Plaće

Pravo radnika, pa tako i pomoraca, na pravičnu plaću, jednaku plaću za rad iste vrijednosti, kao i uvjete života i rada dostojnog čovjeka predviđa Europska socijalna povelja iz 1961. godine, Međunarodni ugovor o ekonomskim, socijalnim i kulturnim pravima iz 1966., kao i Konvencija MOR-a br. 109 o

⁶⁰ Konvencija o radu pomoraca, Standard A 2.1.1.,a)

⁶¹ Konvencija o radu pomoraca, Standard A 2.1.2.a) i b)

⁶² Konvencija o radu pomoraca, Standard A 2.1.4 h), i) j),

⁶³ Konvencija o radu pomoraca, Standard A 2.1.5.

⁶⁴ Konvencija br. 22 MOR-a o klauzulama ugovora o radu pomorca iz 1926., čl. 9, para.1

⁶⁵ Konvencija br. 22 MOR-a o klauzulama ugovora o radu pomorca iz 1926., čl. 14, st. 2

plaćama, radnom vremenu na brodu i brojnom stanju posade (revidirana) iz 1958. te Preporuka MOR-a br. 187 o plaćama, radnom vremenu i brojčanom stanju posade iz 1996. Potonja dva međunarodna instrumenta uspostavljaju pravilo minimalne plaće u pomorskoj industriji. No, njihov problem leži u činjenici što spomenuta Konvencija nije nikada stupila na snagu, a Preporuka za države članice nema obvezujuću snagu, već je samo savjetodavnog, odnosno usmjeravajućeg karaktera. U svakom slučaju valja naglasiti da je pomorska djelatnost jedina za koju je MOR svojim normativnim aktima uspostavio standard minimalne plaće. No problemi glede plaća s kojima se pomorci susreću se u prvom redu odnose na veliki jaz između najnižih i najviših plaća, kao i različitost u visini plaća za isti rad jednake vrijednosti što je u ovisnosti o nacionalnosti pomorca.⁶⁶ Problem nadalje predstavlja proces globalizacije koji sa sobom nosi visoko kompetitivno tržište rada, zbog čega je razina plaća nestalna i teško ih je klasificirati. Kao pokušaj rješidbe ovog problema Međunarodna transportna federacija razvrstala je pomorske radnike na tržištu rada u tri skupine: industrijalizirane države zastave broda, države međunarodne zastave broda te zastava broda država u razvoju. Osim toga, nastojeći spriječiti kompetitivnost na međunarodnoj razini utemeljenu na plaćama plaće i uvjete rada definira u kolektivnim ugovorima pri tom uzimajući u obzir tzv. totalne troškove posade. Time se postiže fleksibilnost i jednakost u plaćama i standardima pomoraca širom svijeta.

Pitanje plaća Konvencija o radu pomoraca uređuje na način da propisuje da svaka članica mora zahtijevati da se plaće za rad pomoraca na brodovima koji plove pod njihovom zastavom ne isplaćuju u rokovima duljim od mjesec dana⁶⁷ i da su u skladu s kolektivnim ugovorom koji se primjenjuje.⁶⁸ Nalaže poslodavcima (brodovlasnicima) da poduzmu mjere kojima će omogućiti pomorcima prijenos cijele ili dijela zarade svojim obiteljima, osobama koje o njima ovise ili korisnicima.⁶⁹ Mjere kojima će se pomorcima osigurati prijenos njihovih zarada njihovim obiteljima uključuju: (a) sustav koji omogućuje pomorcima doznačiti, u vrijeme njihovog zapošljavanja ili tijekom njega, ako oni to žele, dio njihovih plaća u redovitim rokovima njihovim obiteljima prijenosom putem banke ili sličnim sredstvima; i(b) zahtjev da doznake moraju biti poslane

⁶⁶ Detaljnije: International Shipping Federation, Annual Survey of Seafarers' Wages and Employment Costs, London, ISF, 2005.

⁶⁷ Periodičnost isplate plaća pomoraca propisana je i prethodno spomenutom Preporukom br. 187 o plaćama, radnom vremenu i brojčanom stanju posade iz 1996. godine, no za razliku od Konvencije o radu pomoraca njene odredbe su samo savjetodavnog, neobvezujućeg karaktera.

⁶⁸ Konvencija o radu pomoraca, Standard A 2.2.1

⁶⁹ Konvencija o radu pomoraca, Standard A 2.2.3. Ovo pitanje uređeno je i Preporukom MOR-a br. 48 o poboljšanju uvjeta boravka pomoraca u lukama iz 1936. No u Konvenciji su ovi zahtjevi obligatornog, a ne usmjeravajućeg karaktera.

pravodobno i izravno osobi ili osobama koje su odredili pomorci.⁷⁰ Osim navedenog Konvencija sadrži smjernice (preporuke) glede uređuje sljedećih pitanja: obračuna i isplate⁷¹, najniže plaće⁷² te najmanje mjesečne osnovne plaće ili plaće obračunate za stručno osposobljene pomorce⁷³.

Neovisno o zahtjevima koje pred države članice postavlja Konvencija o radu pomoraca glede načina isplate plaće valja naglasiti da isti ovisi o državnoj pripadnosti brodovlasnika, kao i samog pomorca te regiji u kojoj brod plovi. Pravilo je da se pomorcima na brodu isplaćuje manji dio plaće, a ostalo šalje na njegov bankovni račun ili njegovoj obitelji. Najveći dio pritužbi pomoraca u kontekstu njihovih radnih odnosa odnosi se na neisplatu plaće, kao i neprosljeđivanje zarađene plaće njihovim obiteljima.

4.2.2. Radno vrijeme i vrijeme odmora

Pravo na odmor i razumno trajanje radnog vremena je regulirano Europskom socijalnom poveljom iz 1961. godine⁷⁴ te Međunarodnim ugovorom o ekonomskim, socijalnim i kulturnim pravima iz 1966. godine⁷⁵ čije su odredbe također primjenjive i na pomorce kao specifičnu vrstu radnika. No, ta pitanja za pomorce detaljnije regulira Međunarodna konvencija o standardima za izobrazbu, izdavanju svjedodžbi i držanju straže pomoraca (STCW) iz 1978./95⁷⁶, Konvencija Međunarodne organizacije rada br. 47 o četrdesetsatnom tjednom radnom vremenu iz 1935. godine te na europskoj razini Direktive, Vijeća 1999/63/EC⁷⁷ te Direktiva 1999/95/EC⁷⁸. No, do stupanja na snagu Konvencije o radu pomoraca, iako je radno vrijeme pomoraca bilo striktno regulirano na svim razinama, ono je bilo značajno duže od radnika zaposlenih na kopnu, ali isto tako se razlikovalo na brodovima što je ovisilo o zastavi broda pod kojoj je brod plovio, tipu broda te nacionalnosti posade.⁷⁹

⁷⁰ Konvencija o radu pomoraca, Standard A 2.2.4 (a) i (b)

⁷¹ Konvencija o radu pomoraca, Smjernica B.2.2.2.

⁷² Konvencija o radu pomoraca, Smjernica B.2.2.3.

⁷³ Konvencija o radu pomoraca, Smjernica B.2.2.4.

⁷⁴ Europska socijalna povelja, čl. 2

⁷⁵ Međunarodni ugovor o ekonomskim, socijalnim i kulturnim pravima iz 1966. godine, čl. 7

⁷⁶ Detaljnije o utjecaju Konvencije na sigurnost plovidbe vidi: Grabovac, I., Doprinos nekih međunarodnih konvencija sigurnosti plovidbe, Pomorski zbornik, vol. 40, no. 1, 2002, str. 429.-444.

⁷⁷ Direktiva Vijeća 1999/63/EZ od 21. lipnja 1999. o Sporazumu o organizaciji radnog vremena pomoraca koji su sklopili Udruženje brodovlasnika Europske zajednice (ECSA) i Savez sindikata transportnih radnika u Europskoj uniji (FST)

⁷⁸ Direktiva 1999/95/EZ Europskog Parlamenta i Vijeća od 13. prosinca 1999. o provedbi odredaba o radnom vremenu pomoraca na brodovima koji pristaju u lukama Zajednice

⁷⁹ International Labour Office, The Impact on Seafarers' Living and Working Conditions of Changes in the Structure of the Shipping Industry, Geneva, ILO, 2001.

Takva situacija je bila moguća zbog nepostojanja dovoljno efikasnog sustava nadzora nad primjenom uspostavljenih međunarodnih standarda. Dugo radno vrijeme, kratak odmor, vremenske nepravilnosti, gustoća prometa i drugi čimbenici doveli su do toga da su pomorci sve manje bili u mogućnosti koristiti odmor, što je općenito povećalo rizik od tjelesnih pomoraca i smrti pomoraca, a u konačnici i do pomorskih nesreća. Upravo zbog navedenog Konvencija o radu pomoraca iz 2006. nastoji ublažiti postojeću situaciju. Definiše pojmove „radno vrijeme“⁸⁰ te „vrijeme odmora“⁸¹. Propisuje nadužbe trajanje radnog vremena⁸² te najkraće trajanje odmora.⁸³ Posebnu pozornost posvećuje najranjivijom skupini pomoraca- maloljetnim radnicima definirajući, posebno za njih, radno vrijeme⁸⁴ te vrijeme odmora.

4.2.3. Pravo na plaćeni godišnji odmor

Sukladno Konvenciji o radu pomoraca iz 2006. svaka članica mora usvojiti zakone i propise kojima se utvrđuju najniži standardi za godišnji odmor pomoraca koji služe na brodovima koji plovo pod njezinom zastavom, vodeći primjereno računa o posebnim potrebama pomoraca s obzirom na takav odmor.⁸⁵

Pitanje trajanja i korištenja godišnjeg odmora pomoraca uređeno je, osim ovom Konvencijom i Konvencijom MOR-a br. 146 o plaćenom godišnjem odmoru pomoraca iz 1976. prema kojoj trajanje plaćenog godišnjeg odmora pomorca neće biti kraće od 30 kalendarskih dana za godinu službe pomorca.⁸⁶ Za razliku od ove Konvencije, Konvencija o radu pomoraca glede trajanje plaćenog godišnjeg odmora za pomorce propisuje za države članice da se trajanje istog utvrđuje sukladno kolektivnom ugovoru, zakonu ili propisu koji predviđaju odgovarajući način obračuna, uzimajući u obzir posebne potrebe pomoraca s tim u vezi, na način da se pravo na plaćeni godišnji odmor mora obračunati

⁸⁰ Konvencija o radu pomoraca, Standard A 2.3 (1) (b), „Sati rada znače sate u tijeku kojih se od pomoraca zahtijeva da rade za korist broda.“ Konvencija o radu pomoraca A 2.3 (1) (a)

⁸¹ Konvencija o radu pomoraca, Standard A 2.3 (1) (b), „Sati odmora znače sate izvan sati rada; ovaj izraz ne uključuje kraće prekide.“

⁸² Konvencija o radu pomoraca, Standard A 2.3 (5) (a), „najveći broj sati rada ne smije biti veći od: (i) 14 sati tijekom bilo koje 24 sata; i (ii) 72 sata tijekom bilo kojih sedam dana;

⁸³ Konvencija o radu pomoraca, Standard A 2.3 (5) (b), najmanji broj sati odmora ne smije biti manji od: (i) 10 sati tijekom bilo koje 24 sata; i (ii) 77 sati tijekom bilo kojih sedam dana. Sati odmora mogu se podijeliti u najviše dva dijela od kojih jedan mora trajati najmanje 6 sati, a razmak između uzastopnih razdoblja odmora ne smije prelaziti 14 sati (A 2.3. (6)).

⁸⁴ Konvencija o radu pomoraca, Standard B 2.3 (1) (a), „sati rada ne bi smjeli prelaziti osam sati dnevno ili 40 sati tjedno, a prekovremeni rad treba biti odrađen samo ako je to neizbježno radi sigurnosti. za sve obroke treba omogućiti dovoljno vremena, a za dnevni glavni obrok treba osigurati najmanje jedan sat (b); i kad god je moguće treba osigurati 15-minutni odmor poslije svaka dva sata neprekidnog rada (c).“

⁸⁵ Konvencija o radu pomoraca, Standard A 2.4.1.

⁸⁶ Konvencija MOR-a br. 146 o plaćenom godišnjem odmoru pomoraca iz 1976., čl. 3, st. 3

na osnovi najmanje 2,5 kalendarskih dana za mjesec zaposlenja.⁸⁷ Svaki sporazum o odricanju od najmanjeg plaćenog godišnjeg odmora propisanog ovim standardom, osim u slučajevima koje predviđa nadležna vlast, mora se zabraniti.⁸⁸

4.2.4. Pravo na repatrijaciju

Istekom ugovora o radu pomorci ostvaruju pravo na repatrijaciju, odnosno pravo povratka svojim kućama. Na međunarodnom planu ovo pravo im je zajamčeno Konvencijom br. 23 o repatrijaciji pomoraca iz 1926. te revidiranom Konvencijom o repatrijaciji pomoraca br. 166 iz 1987. Pitanje repatrijacije uređuje i Konvencija o radu pomoraca na način da propisuje okolnosti pod kojima pomorac ostvaruje ovo pravo: (a) ako je ugovor o zaposlenju pomorca istekao dok je on bio na brodu; (b) ako je ugovor o zaposlenju pomorca prestao: (i) voljom brodovlasnika; ili (ii) voljom pomorca iz opravdanog razloga; a isto tako i (c) ako pomorci nisu u stanju dalje obavljati svoje dužnosti prema ugovoru o zaposlenju ili nije moguće očekivati da će ih obavljati u posebnim okolnostima.⁸⁹ Svaka članica mora zabraniti brodovlasnicima da zahtijevaju od pomoraca predujam za trošak repatrijacije na početku njihovog zaposlenja, kao i povrat troškova repatrijacije iz plaća pomoraca ili drugih prava osim ako je, u skladu s državnim zakonima, propisima, drugim mjerama ili ugovorom o kolektivnom pregovaranju koji se primjenjuje, utvrđeno da je pomorac ozbiljno prekršio obveze iz ugovora o zaposlenju.⁹⁰ Ako brodovlasnik propusti poduzeti mjere ili snositi troškove repatrijacije pomoraca koji imaju pravo biti repatrirani: (a) nadležna vlast članice pod čijom zastavom brod plovi mora organizirati repatrijaciju pomoraca; ako ona to propusti učiniti, država u koju će pomorac biti repatriran ili država čiji je on državljanin mogu organizirati njegovu repatrijaciju i zatražiti povrat troškova od članice pod čijom zastavom brod plovi; (b) troškove nastale repatrijacijom pomoraca mora naknaditi brodovlasnik članice pod čijom zastavom brod plovi; (c) troškovi repatrijacije ne smiju ni u kojem slučaju pasti na teret pomoraca, osim ako je pomorac grubo prekršio obveze iz radnog odnosa.⁹¹ U odnosu na Konvenciju br. 166, Konvencija o radu pomoraca pravi određene razlike u smislu da zahtjeva od države zastave broda svojevrsnu financijsku sigurnost za repatrijaciju pomorca. Nadalje, troškove

⁸⁷ Konvencija o radu pomoraca, Standard A 2.4.2

⁸⁸ Konvencija o radu pomoraca, Standard A 2.4.3.

⁸⁹ Konvencija o radu pomoraca, Standard A.2.5.1.

⁹⁰ Konvencija o radu pomoraca, Standard A.2.5.3.

⁹¹ Konvencija o radu pomoraca, Standard A.2.5.5

repatrijacije može, ali ne mora snositi brodovlasnik, dok je u Konvenciji br. 166 to bila obveza brodovlasnika.

5. Radnopravni status pomoraca u Republici Hrvatskoj

Republika Hrvatska (dalje: RH) ratificirala je Konvenciju o radu pomoraca u veljači 2010. te je svoje nacionalno zakonodavstvo djelomično uskladila s njenim odredbama kao i s Direktivom 2009/13/EU od 16. veljače 2009.,⁹² kojom se primjenjuje Sporazum o Konvenciji o radu pomoraca (2006.), zaključen između Udruženja brodovlasnika Europske zajednice (ECSA) i Europske federacije transportnih radnika (ETF).

Kada govorimo o pravnoj legislativi za uređenje radnih, životnih i socijalnih uvjeta pomoraca, treba reći da u RH ne postoji cjeloviti pravni akt koji bi regulirao predmetnu materiju. Odredbe o radnim i socijalnim pravima hrvatskih pomoraca, kojih se procjenjuje da ima oko 22.300,⁹³ disperzirane su u više propisa. Budući da je u Pomorskom zakoniku⁹⁴ svoje mjesto pronašla samo nekolicina odredbi (repatrijacija pomoraca, odredbe o doprinosima za zdravstveno i mirovinsko osiguranje, odgovornosti za smrt i tjelesne ozljede pomoraca), na radne i socijalne odnose pomoraca pretežito se primjenjuju odredbe općeg radnog zakonodavstva, odnosno kolektivni ugovori. Nesumnjivo je da propisi radnog prava koji imaju opći karakter ne mogu slijediti specifičnosti koje se vežu uz radna i socijalna prava pomoraca i njihove životne uvjete na brodu. U toj je mjeri postojeća regulativa manjkava.⁹⁵

Pomorstvo uživa brojne posebnosti, a jedna od takvih posebnosti očituje se i u uređenju radnih odnosa, koji ne mogu biti postavljeni u pravni okvir tzv. „klasičnog radnog odnosa“, već zbog svoje dinamičnosti i specifičnosti moraju imati posebni *suigeneris* status.⁹⁶ Radni, životni i socijalni uvjeti pomoraca⁹⁷ uređuju se kolektivnim ugovorom, a odredbe Pomorskog zakonika, međunarodnih

⁹² 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, OJ L 124, 20.5.2009,

⁹³ Detaljnije o radnopravnom statusu pomoraca u Ućur, M. Đ., Radnopravni status pomoraca, Pravni fakultet u Rijeci, Rijeka, 2003.

⁹⁴ Pomorski zakonik, NNbr. 181/2004, 76/2007, 146/2008, 61/2011, 56/2013, 26/2015, 17/2019.

⁹⁵ Rukavina, B., Radni, životni i socijalni uvjeti pomoraca u kontekstu rješenja Konvencije o radu pomoraca i nacionalnog prava, o.c., str. 173.

⁹⁶ Ućur, M. Đ., Smokvina, V., Problematika radnopravnog statusa pomorca i ribara u pomorskoj plovidbi u Republici Hrvatskoj s posebnim osvrtom na registraciju ugovora o radu, Naše more, God. 62(4), 2015., str. 104.-112.

⁹⁷ Podaci ustupljeni autorima od strane Sindikata pomoraca Hrvatske. Po procjeni 2018. do 2020. godine RH ima 15386 pomoraca u međunarodnoj plovidbi i oko 7000 pomoraca u nacionalnoj plovidbi.

ugovora, koji su sklopljeni i potvrđeni u skladu s Ustavom Republike Hrvatske te objavljeni, te kolektivnih ugovora (o čemu će riječi biti u nastavku), koje uređuju radnopravne odnose za pomorce u međunarodnoj plovidbi, imaju prednost pred odredbama Zakona o radu.⁹⁸ Takva posebnost statusa pomoraca ogleđa se primjerice u pravu da poslodavac može s članom posade broda u međunarodnoj plovidbi sklopiti više uzastopnih ugovora o radu na određeno vrijeme na temelju kojih se zasniva radni odnos na istim poslovima za neprekinuto razdoblje dulje od razdoblja utvrđenog općim propisima o radu, kao i da se članu posade broda u međunarodnoj plovidbi, bez obzira na državnu pripadnost broda, može se u stranim sredstvima plaćanja isplaćivati plaća i druga primanja koja potražuje na temelju ugovora o radu i/ili kolektivnog ugovora za pomorce ili izvanugovorno ili da ministarstvo nadležno za pomorstvo može sudjelovati u pokriću troškova plaća i doprinosa vježbenika tijekom trajanja vježbeničke službe.⁹⁹

Tome u prilog govori i odredba Zakona o radu, koja upravo predviđa poseban status i obvezu registracije ugovora o radu pomoraca na način da se „*Ugovor o radu pomorca i radnika na pomorskim ribarskim plovilima mora se registrirati pri upravnom tijelu županije, odnosno Grada Zagreba u čijem je djelokrugu obavljanje povjerenih poslova državne uprave koji se odnose na poslove rada (... nadležno upravno tijelo)*“.¹⁰⁰ Postupak registracije i sadržaj registra ugovora o radu pomoraca i radnika na pomorskim ribarskim plovilima posebnim podzakonskim aktom uređuje ministar nadležan za rad.¹⁰¹ Radnopravni pojmovi i kategorije koje su predmet sadržaja „Pravilnika o postupku registracije“ potvrđuju izrazitu specifičnost radnih odnosa pomoraca i ribara, s naglašenim javnopravnim karakteristikama.¹⁰² Registracija ugovora o radu s pomorcem i ugovora o radu s radnikom na pomorskim ribarskim plovilima, zahtijeva se zbog tri osnovna razloga: specifičnosti statusa pomorskog trgovačkog broda i ribarskoga plovnog objekta, specifičnosti brodarica i ribara kao poslodavca, te složene specifičnosti radnopravnoga i socijalno-pravnog položaja pomorca i ribara kao zaposlenika.¹⁰³

Ugovor o radu pomorca i radnika na pomorskom ribarskom plovilu mora sadržavati sljedeće podatke: (1) naziv, tvrtka i sjedište poslodavca, te OIB; (2)

⁹⁸ Pomorskizakonik, cit., čl. 125., st. 5. i 7.

⁹⁹ Pomorski zakonik, cit., čl. 127., st. 1.- 3.

¹⁰⁰ Zakon o radu, NN br. 93/2014, 127/2017, 98/2019, čl. 14., st. 6.

¹⁰¹ Pravilnik o postupku registracije i sadržaju registra ugovora o radu pomoraca i radnika na pomorskim ribarskim plovilima, NN br. 32/2015, 109/2019, 13/2020.

¹⁰² Ućur, M. Đ., Smokvina, V., Pravilnik o postupku registracije i sadržaju registra ugovora o radu pomoraca i radnika na pomorskim ribarskim plovilima, Zbornik Pravnog fakulteta u Rijeci, God. 32(1), 2011., str. 527.-546., str. 530.

¹⁰³ Ućur, M. Đ., Smokvina, V., Problematika radnopravnog statusa pomorca i ribara u pomorskoj plovidbi u Republici Hrvatskoj s posebnim osvrtom na registraciju ugovora o radu, o. c., str. 106.

ime i prezime, OIB, datum i mjesto rođenja i prebivalište pomorca ili radnika na pomorskom ribarskom plovilu; (3) mjesto i datum sklapanja ugovora; (4) naziv broda ili plovila na kojem ili na kojima pomorac ili radnik na pomorskom ribarskom plovilu preuzima obvezu raditi; (5) naziv, narav ili vrstu poslova na koje se pomorac ili radnik na pomorskom ribarskom plovilu zapošljava; (6) putovanje ili putovanja koja će se poduzeti, ako se taj podatak može dati u vrijeme sklapanja ugovora; (7) mjesto i dan kada se pomorac ili radnik na pomorskom ribarskom plovilu mora javiti na brod ili plovilo radi početka rada, ako se ti podaci mogu dati u vrijeme sklapanja ugovora; (8) očekivano trajanje ugovora u slučaju ugovora na određeno vrijeme, utvrđeno na način da se odredi dan kada ugovor prestaje ili luku odredišta i rok po isteku kojega pomorcu ili radniku na pomorskom ribarskom plovilu nakon dolaska u luku odredišta prestaje radni odnos; (9) trajanje plaćenog godišnjeg odmora na koji pomorac ili radnik na pomorskom ribarskom plovilu ima pravo, a u slučaju kada se takav podatak ne može dati u vrijeme sklapanja ugovora, način određivanja trajanja toga prava; (10) osnovnu plaću, dodatke na plaću, novac u kojem će se isplaćivati, te razdoblja isplate; (11) otkazne rokove kojih se mora pridržavati pomorac ili radnik na pomorskom ribarskom plovilu, odnosno poslodavac, a u slučaju kada se takav podatak ne može dati u vrijeme sklapanja ugovora, način određivanja otkaznih rokova; (12) podatak da je poslodavac upoznao pomorca ili radnika na pomorskom ribarskom plovilu s pravima i obvezama koje proizlaze iz ugovora te da ih je pomorac ili radnik na pomorskom ribarskom plovilu prihvatio, ili da je pri sklapanju ugovora bio nazočan predstavnik sindikata; (13) podatak o vremenu odmora; (14) druge podatke sukladno posebnim propisima s područja pomorstva, morskog ribarstva i zdravstva. Umjesto podataka iz 9., 10. i 11., može se u ugovoru uputiti na odgovarajuće zakone, druge propise, kolektivne ugovore ili pravilnike o radu koji uređuju ta pitanja.¹⁰⁴

Radni odnos pomorca i ribara kroz ugovor o radu i njegovu registraciju je izrazito odnos *intuitupersonae* - vezan uz brodaru, kao poslodavca, ali i uz brod kao mjesto rada (i života dok plovidbeni pothvat traje). Time se ističe i profesionalnost i inkorporacija pomorca u sastav posade trgovačkog broda. Sklapanje ugovora o radu s pomorcem uvjetovano je prethodnim ispunjavanjem brojnih posebnih uvjeta za upis u popis posade i ovlaštenjima za službu na brodu *stricto iure* radi sigurnosti plovidbe i zaštite pomorca.¹⁰⁵

¹⁰⁴ Pravilnik o postupku registracije i sadržaju registra ugovora o radu pomorca i radnika na pomorskim ribarskim plovilima, cit., čl. 3.

¹⁰⁵ Ućur, M. Đ, Smokvina, V., Pravilnik o postupku registracije i sadržaju registra ugovora o radu pomorca i radnika na pomorskim ribarskim plovilima, o. c., str. 544.

6. Nacionalni kolektivni ugovor kao izvor prava u Republici Hrvatskoj

Kolektivni ugovori čine neposredni pravni temelj za ostvarivanje i zaštitu prava, obveza i odgovornosti pomoraca kod određenog broдача. ¹⁰⁶ To je sporazum pismeno zaključen između dvije legitimne strane kolektivnog pregovaranja: Sindikata pomoraca Hrvatske i broдача, odnosno predstavnika broдача, na čijim su brodovima ukrcani pomorci. Kolektivni ugovor je izvor prava. ¹⁰⁷

Sindikat pomoraca Hrvatske, sa sjedištem u Rijeci, osnovan je s ciljem da štiti interese i prava, te unapređuje socijalni i društveni položaj hrvatskih pomoraca i radnika čiji su poslovi vezani uz pomorsku djelatnost. ¹⁰⁸ S druge strane, Hrvatska udruga broдача „Mare Nostrum“ osnovana je 5. veljače 1991., na inicijativu 14 broдарskih društava pod nazivom „Mare Nostrum – Hrvatsko pomorsko broдарsko društvo d.o.o. Zagreb“. Do 2000. godine djelovalo je kao trgovačko društvo, kada je preoblikovano u udrugu. Danas „Mare Nostrum“ okuplja deset članica, najznačajnijih hrvatskih broдача (Jadrolinija, Rijeka; Jadranski pomorski servis d.d. Rijeka; Rapska plovidba d.d. Rab; Atlantska plovidba d.d. Dubrovnik; Tankerska plovidba d.d. Zadar; Jadroplov d.d. Split; Brodospas d.d. Split; Brodosplit – Plovidba d.o.o. Split; Alpha Adriatic d.d. Pula (bivša Uljanik Plovidba d.d. Pula) te Hrvatski registar brodova i Golar Viking Management d.o.o. Split kao pridruženi članovi. Navedeni broдарi, članovi Udruge koji upravljaju sa 127 brodova, ukupno 1.510.607 GT i 2.419.589 DWT. ¹⁰⁹

U kolektivnim ugovorima za pomorce nalaze se brojne specifične odredbe kojih nema u drugim takvim ugovorima, kao što su primjerice: pravo na repatrijaciju, hranu i smještaj, posteljinu na brodu, odredbe koje se tiču javnopravnog karaktera radnih odnosa pomoraca (zapošljavanje, registracija ugovora o radu, posebni zdravstveni uvjeti za ukrcaj na brod, zaštita na radu, zdravstvena zaštita na brodu, javne isprave i evidencije...), pri čemu je upravo pitanje životnih i radnih uvjeta na brodu prvenstvena kauza kolektivnog ugovora. Status pomoraca u RH reguliran je kroz dva kolektivna ugovora. ¹¹⁰

¹⁰⁶ Učur, M. Đ., Nacionalni kolektivni ugovor za hrvatske pomorce na brodovima u međunarodnoj plovidbi (2013. –2015.), Naše more, God. 61 (5-6), 2014. br. 5-6, str. 118.-125., str. 118.

¹⁰⁷ Ibid, str. 120.

¹⁰⁸ Sindikat pomoraca Hrvatske, dostupno na: <https://sph.hr/>.

¹⁰⁹ Udruga „Mare Nostrum“, dostupno na: http://www.csamarenostrium.hr/hr/o_nama/.

¹¹⁰ Učur, M. Đ., Nacionalni kolektivni ugovor za hrvatske pomorce na brodovima u međunarodnoj plovidbi (2013. –2015.), o.c., str. 125.

6.1. Nacionalni kolektivni ugovor za hrvatske pomorce u međunarodnoj plovidbi

Za hrvatske pomorce te pomorce državljane Republike Hrvatske koji imaju boravište (rezident) ili prebivalište u Republici Hrvatskoj, a koji plove na Brodovima u međunarodnoj plovidbi upisanim u hrvatski ili neki drugi upisnik Brodova važan autonomni izvor jest *Nacionalni kolektivni ugovor za hrvatske pomorce u međunarodnoj plovidbi (2019.-2020.)*.¹¹¹ Navedeni je izvor na snazi do 31. prosinca 2020. godine,¹¹² a zaključen je između reprezentativnih predstavnika - Hrvatske udruge brodarar „Mare Nostrum“ i Sindikata pomoraca Hrvatske, člana Međunarodne federacije transportnih radnika (ITF).¹¹³

Ugovor o zaposlenju, kako ga Nacionalni kolektivni ugovor naziva (ugovor o radu) ima osnovu i okvir u Konvenciji o radu pomoraca, Pomorskom zakoniku, Zakonu o radu i predmetnom kolektivnom ugovoru. Uvažava se činjenica da brodovi i pomorci (članovi posade na brodu) plove po svim morima svijeta, a u skladu s općepriзнatim običajima i načelima plovidbe na moru.¹¹⁴

„Odredbe Kolektivnog ugovora kojima se uređuju prava pomoraca primjenjuju se kao opće odredbe i na pojedinačne Ugovore o zaposlenju zaključene između poslodavca i pomorca. U slučaju proturječja između općih odredaba i pojedinačnog Ugovora o zaposlenju primjenjuju se opće odredbe, ako su povoljnije za pomorca. Odredbe Kolektivnog ugovora se primjenjuju i u slučaju kad pojedinačni Ugovor o zaposlenju nije zaključen u pisanom obliku (čl. 2., st. 5.).¹¹⁵

Nacionalni kolektivni ugovor je raspoređen u 43 članka, te ima „Opći dodatak“, koji obvezuje sve članice Udruge potpisnice i sve poslodavce, odnosno „Poseban dodatak“ koji obvezuje samo članicu potpisnicu Posebnog dodatka i poslodavca. Ima šest Općih dodataka: *nacionalni blagdani, popis novčanih naknada, visine naknade u postocima za tjelesno oštećenje, ugovor o zaposlenju pomorca, lista miritelja i lista arbitara*.

¹¹¹ Nacionalni kolektivni ugovor za hrvatske pomorce u međunarodnoj plovidbi (2019.-2020.), NN br. 119/2018.

¹¹² Nacionalni kolektivni ugovor za hrvatske pomorce u međunarodnoj plovidbi, cit., čl. 43.

¹¹³ Detaljnije o izvoru vidjeti u Učur, M. Đ., Hrvatski pomorci na brodovima u međunarodnoj plovidbi sklopili nacionalni kolektivni ugovor (2019. – 2020.), Naše more, God. 66(3), 2019., Supplement, str. 22.-30.

¹¹⁴ Ibid., 24.

¹¹⁵ U pitanju je hijerarhija propisa (u ovom slučaju odnos Kolektivnog ugovora i ugovora o zaposlenju (o radu) te primjena načela *in favorem laboratores – standard pogodnosti*). *V.odredbe Zakona o radu – cit. čl. 9., st. 3.*

Između ostalog regulira i: radno vrijeme, prekovremeni rad, držanje straže i naknadu za rad subotom i nedjeljom, odmore i dopuste i druga specifična pitanja rada na brodu. Radno vrijeme se dijeli na radno vrijeme u plovidbi, na sidrištu i u luci. Puno radno vrijeme u plovidbi iznosi 40 sati tjedno. Svaki sat rada na dužnosti preko 8 sati plaća se kao prekovremeni rad time što se kao prekovremeni rad ne plaćaju sati rada za vrijeme opasnosti koja izravno utječe na neposrednu sigurnost broda, njegovih putnika i posade, prigodom izvođenja raznih vježbi, te rada potrebnog radi pružanja pomoći drugim brodovima ili osobama kojima neposredno prijete pogibelj.

Troškove liječenja, uključujući bolničko liječenje u inozemstvu, snosi poslodavac. Nakon repatrijacije poslodavac podmiruje troškove liječenja do najduže 120 dana. Ako troškovi nisu pokriveni zdravstvenim osiguranjem u slučaju bolovanja koje je posljedica ozljede na radu, te nakon repatrijacije, troškove liječenja podmiruje poslodavac.¹¹⁶

Nacionalni kolektivni ugovor propisuje da se nepotpuni sastav posade u odnosu na ugovoreni mora popuniti prije isplovljenja broda iz prve naredne luke ticanja. Osnovne plaće članova posade koji nedostaju isplaćuju se nazočnim članovima broda u brodskoj službi nedostajućeg člana posade.¹¹⁷

Uspoređujući odredbe o prestanku zaposlenja pomoraca sadržane u ovom ugovoru s odredbama Nacionalnog kolektivnog ugovora za hrvatske pomorce na putničkim brodovima i trajektima evidentno je da su koncipirane na različite načine. To iz razloga što su kod ovog kolektivnog ugovora prilagođene zaposlenju određenog trajanja, a kod drugo navedenog kolektivnog ugovora Zakonu o radu i prestanku ugovora o radu.¹¹⁸

Ugovor o zaposlenju mora sadržavati pravo pomorca na troškove povratka u mjesto prebivališta ili ukrajno/iskrajne luke na teret poslodavca. Dok se repatrijacija ne završi pomorac ima pravo na osnovnu plaću i dnevnicu do mjesta svog stalnog prebivališta.

Okolnosti u kojima pomorac ima pravo na repatrijaciju taksativno su određene, pa i ako je do prestanka ugovora došlo krivnjom pomorca, poslodavac mora izvršiti repatrijaciju o svom trošku s mogućnošću da nadoknadi troškove repatrijacije zajedno s nastalim troškovima od ostatka pomorske plaće.¹¹⁹ Za pomorce je vrlo značajna odredba ugovora koja propisuje da će poslodavac zaključiti odgovarajuće osiguranje za svoje potpuno pokriće naknade štete u

¹¹⁶ Nacionalni kolektivni ugovor za hrvatske pomorce u međunarodnoj plovidbi, cit., čl. 22.

¹¹⁷ Nacionalni kolektivni ugovor za hrvatske pomorce u međunarodnoj plovidbi, cit., čl. 16.

¹¹⁸ Nacionalni kolektivni ugovor za hrvatske pomorce u međunarodnoj plovidbi, cit., čl. 16.

¹¹⁹ Učur, M. Đ., Radnopravni status pomoraca, o.c., str. 123.

slučajevima proizašlima iz Nacionalnog kolektivnog ugovora.¹²⁰ U posljednjih desetak članaka, regulira niz odnosa koji su za pomorce vrlo životni i važni: poslodavac je dužan svim pomorcima za cijelo vrijeme njihova boravka na brodu omogućiti komuniciranje s obitelji brodskim sustavom veza, uključujući upotrebu elektroničke pošte, te omogućiti pristup internetu vodeći računa o sigurnosti plovidbe. Poslodavac priznaje pravo pomorcima da sudjeluju u djelovanju Sindikata, te pravo na zaštitu od protusindikalne diskriminacije, u skladu s Konvencijama MOR-a br. 87.¹²¹ i 98.¹²² Svi pomorci imaju pravo na rad, red i život u okruženju bez prijetnji i zlostavljanja bilo s osnove spola, rase ili iz drugih motiva. Ugovorne strane su se usuglasile oko toga da će se bilo koji prigovor pomorca rješavati u dobroj vjeri bez šikaniranja pomorca.

Ovlašteni predstavnici Sindikata/ITF-a mogu posjetiti i pregledati bilo koji brod na kojem su zaposleni članovi Sindikata, a poslodavac je dužan dati na uvid sve odgovarajuće isprave, uključujući i platne liste pomoraca kojima se dokazuje primjena KU-a.

6.2. Nacionalni kolektivni ugovor za hrvatske pomorce na putničkim brodovima i trajektima

Nacionalni kolektivni ugovor za hrvatske pomorce na putničkim brodovima i trajektima¹²³ zaključen je 28. srpnja 1998. između Sindikata pomoraca Hrvatske i Udruge hrvatskih poslodavaca – brodara u međunarodnoj pomorskoj plovidbi i primjenjuje se od 1. srpnja 1998. na vrijeme od 2 godine, osim dijela koji se odnosi na plaće i koji se sklapa na godinu dana. Po isteku navedenog roka ni jedna od ugovornih strana nije otkazala predmetni kolektivni ugovor, ali još uvijek nije niti zaključen novi. Valja posebno istaknuti da unatoč odredbama Zakona o radu i Zakona o reprezentativnosti udruga poslodavaca i sindikata¹²⁴ koji definiraju produljenu primjenu kolektivnih ugovora i istu ograničavaju, za navedeni kolektivni ugovor možemo reći da je ipak u jednom dijelu i dalje na snazi jer ga socijalni partneri i dalje uvažavaju i primjenjuju, što opet pokazuje posebnost radnopravnog statusa pomoraca u usporedbi s općim sustavom radnog prava.

¹²⁰ Nacionalni kolektivni ugovor za hrvatske pomorce u međunarodnoj plovidbi, cit., čl. 27.

¹²¹ Konvencija MOR-a br. 87 – Konvencija o slobodi udruživanja i zaštiti prava na organiziranje (1948.), NN – MU, br. 2/94.

¹²² Konvencija MOR-a br. 98 – Konvencija o primjeni načela prava na organiziranje i kolektivnom pregovaranju (1949.), NN – MU, br. 2/94.

¹²³ Nacionalni kolektivni ugovor za hrvatske pomorce na putničkim brodovima i trajektima, dostupno na: http://www.nspbbh.hr/cms_view.asp?articleID=28.

¹²⁴ Zakon o reprezentativnosti udruga poslodavaca i sindikata, NN br. 93/2014, 26/2015.

Predmetnim se kolektivnim ugovorom uređuju radni odnosi pomoraca na brodovima pod hrvatskom zastavom, kojima brodar obavlja redovni linijski pomorski prijevoz putnika i tereta u unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnom moru RH, te u međunarodnoj plovidbi. Vrlo detaljno, kroz 125 članaka, raspoređenih u XXI glavi, te četiri priloga (minimalni broj članova posade, hranarina, tablica plaća i pomorski dodatak) regulira predmetne odnose. Njime se napose reguliraju: *probni rad, pripravnici, raspoređivanje pomoraca, radno vrijeme, prekovremeni rad, držanje straže i naknada za rad subotom i nedjeljom, odmori i dopusti i druga specifična pitanja vezana uz rad na brodu*. Kolektivni uovor razlikuje radno vrijeme koje je ostvareno u plovidbi, od onog koje je ostvareno u luci. Puno radno vrijeme u plovidbi je 40 sati tjedno, a u luci je različito raspoređeno za dnevničare (pomorci koji ne obavljaju službu u smjenama), odnosno časnike i potreban broj posade u smjeni. Precizno se utvrđuje u kojim slučajevima je pomorac obvezan raditi prekovremeno. Rad u vremenu od 22:00 sata do 06:00 sati idućeg dana smatra se noćnim radom.¹²⁵ Subota ima karakter neradnog dana, kao i nedjelja, pa se i rad subotom posebno plaća i preraspoređuje.¹²⁶ Preraspodjela radnog vremena je također detaljno propisana KU-om.

U poglavlju *Zaštita života, zdravlja i privatnosti pomorca* uređuje se provođenje i unapređenje zaštite na radu na način da svaki ukrcani pomorac bude osposobljen za rad na siguran način i opskrbljen zaštitnim sredstvima za rad,¹²⁷ pri čemu je brodar dužan osigurati pomorcu odgovarajuću zaštitnu opremu.¹²⁸ Odredbama kolektivnog ugovora regulirana su i pitanja: zdravstvene skrbi, naknade za bolovanje, gubitak života, odnosno smrti za vrijeme službe, službe u područjima ratnih i ratu sličnih operacija, onesposobljenosti, pokrića osiguranjem, prehrane, smještaja, posteljine, komfora, naknade za uzdržavanje, stvari u vlasništvu članova posade i druga pitanja.¹²⁹

Prestanak ugovora o radu uređen je u skladu s odredbama ZOR-a, no, posebne odredbe Kolektivnog ugovora reguliraju slučajeve kada pomorcu može prestati rad na brodu zbog njegovog lošeg vladanja.¹³⁰ Pored navedenog, uređen je i „prestanak ukrcanja“ prema odluci brodarara: nakon što brod postane

¹²⁵ Nacionalni kolektivni ugovor za hrvatske pomorce na putničkim brodovima i trajektima, cit., čl. 34.

¹²⁶ Nacionalni kolektivni ugovor za hrvatske pomorce na putničkim brodovima i trajektima, cit., čl. 36.

¹²⁷ Nacionalni kolektivni ugovor za hrvatske pomorce na putničkim brodovima i trajektima, cit., čl. 26.

¹²⁸ Nacionalni kolektivni ugovor za hrvatske pomorce na putničkim brodovima i trajektima, cit., čl. 28., st. 1.

¹²⁹ Učur, M., Radnopravni status pomoraca, o.c., str. 95.

¹³⁰ Ibid., str. 99.

potpuni gubitak, ako se brod stavi u raspremu, zbog dužeg zadržavanja broda na popravku, zbog prodaje broda, te uz obostranu suglasnost.¹³¹

7. Zaključak

Velike promjene u strukturi i organizaciji rada, tehnološki razvoj, smanjenje broja članova posade, pojava pogodovnih zastava, globalno tržište rada, pokušaji pomorske industrije da kontrolira troškove rada te raznoliki nacionalni sastav posade brodova predstavljaju čimbenike koji su utjecali na intenzifikaciju rada u pomorskom sektoru koju prati povećana razinu stresa, umora, izolacije i depresije pomoraca. S ciljem postizanja smanjenja troškova za bodovlasnike odnosno brodare, često su uvjeti rada i socijalna zaštita pomoraca bili značajno zanemarivani. Ovakva situacija bila je moguća prvenstveno zbog pravne fragmentacije izvora koji su pomorcima u ovom kontekstu jamčili pravnu zaštitu. Upravo u tome se ogleda značaj zakonodavne djelatnosti MOR-a, konkretno donošenjem Konvencije o radu pomoraca iz 2006. godine u kojoj su objedinjeni radnopravni standardi za pomorsku djelatnost globalnog karaktera kojom se značajno ojačao radnopravni status radnika/pomorca. Konvencija je osmišljena kao instrument kojim se na najprimjereniji način mogu osigurati uvjeti rada i života pomoraca dostojnih čovjeka jer u sebi konsolidira, kodificira te ažurira sve radnopravne standarde zajamčene u prethodno donesenim konvencijama i preporukama od strane Međunarodne organizacije rada. No, nevezano za postojanje Konvencije ono što je značajno za daljnje unaprijeđenje uvjeta života i rada pomoraca jest povećanje participacije međunarodne zajednice, regionalnih organizacija, poput EU-a, država zastave broda, lučkih država, država na čijem se teritoriju nalazi služba za posredovanje pri zapošljavanju pomoraca, socijalnih partnera, brodovlasnika/brodara, i još važnije, samih pomoraca, posebice putem kampanja čija bi zadaća bila osvješćivanje nezavidnog radnopravnog, ali i socijalnog položaja pomoraca.

Nadalje, sama činjenica da je i EU snažno podržala i potakla države članice na ratifikaciju navedene Konvencije zapravo potvrđuje njen značaj. No, Europska komisija treba uložiti dodatni napor kako bi privukla nove i zadržala postojeće radnike u pomorskom sektoru, posebice usvajanjem pozitivnih mjera koje bi omogućile razvoj cjeloživotne karijere pomoraca, poboljšala sliku pomorske djelatnosti, olakšala mobilnost radne snage te promovirala informacijsku i komunikacijsku tehnologiju. Nužno je da usvoji instrumente kojima bi se umanjili administrativni tereti te radno opterećenje pomoraca te im priskrbila adekvatno

¹³¹ Nacionalni kolektivni ugovor za hrvatske pomorce na putničkim brodovima i trajektima, cit., čl. 108., st. 1.

profesionalno usavršavanje koje je nužno za unaprjeđenje funkcioniranja pomorske djelatnosti, zaštitu života, zdravlja i sigurnosti pomoraca te očuvanje pomorskog okoliša. Svaka država, članica Međunarodne organizacije rada, koja je ratificirala Konvenciju o radu pomoraca mora osigurati snažnu pomorsku administraciju i mehanizme pravnog osnaženje Konvencije uspostavljajući čvrsti pravni okvir. Država zastave broda mora osigurati da se primjenjivi zakoni i kolektivni ugovori poštuju na brodovima koji viju njenu zastavu. Nadalje, socijalni partneri, kako na europskoj, tako i na međunarodnoj razini u prevladavanju brojnih problema s kojima se suočava pomorska djelatnost moraju pronaći ravnotežu između interesa sindikata koji dolaze iz nerazvijenih država, te onih koji dolaze iz razvijenih država. Zaključno zaštita ljudskih resursa u pomorskoj djelatnosti nije bitna samo za unaprjeđenje blagostanja pomoraca, već kao što smo prethodno naglasili i za sigurnost plovidbe te zaštitu morskog okoliša. U navedenom kontekstu ni RH nije iznimka te je ratifikacijom Konvencije o radu pomoraca iz 2006.godine svakako dodatno unaprijedila radni i životni standard hrvatskih pomoraca. Ipak, iako Konvencija o radu pomoraca, pa i Pomorski zakonik snažno podupiru reguliranje (radno)pravnog odnosa (nacionalnim i ne samo nacionalnim) kolektivnim ugovorima što svakako valja pozdraviti, u RH bilježimo neujednačenu praksu. Naime, s jedne strane opažamo hvalevrijedan kontinuirani socijalni dijalog koji rezultira novim nacionalnim kolektivnim ugovorima za hrvatske pomorce u međunarodnoj plovidbi, ali s druge strane, potpuno suprotnu praksu glede regulacije radnopravnog i socijalnog statusa putem kolektivnih ugovora za hrvatske pomorce na putničkim brodovima i trajektima. Naime, zadnji doneseni kolektivni ugovor donesen je daleke 1998. godine. No, i u tom pogledu se pokazala specifičnost radnopravnog statusa pomoraca, jer su socijalni partneri kroz institut produljene primjene odredbi kolektivnog ugovora i dalje nastavili primjenjivati određene dijelove tog kolektivnog ugovora, što na žalost nije praksa u drugim granama djelatnosti.

PROBLEMS AND PERSPECTIVES OF SEAFARERS' LABOUR CONTRACTS IN THE LIGHT OF MARITIME LABOUR CONVENTION WITH SPECIAL REFERENCE TO CROATIAN LEGISLATION

Significant structural changes that have taken place in the transport sector during the 20th century have especially influenced transformation of the world maritime industry. Increased competitiveness pressure while implementing various cost reduction strategies to survive in the market have inevitably led to changes. These are changes in the size and composition of the maritime workforce, wage cuts, the deterioration of seafarers' living and working conditions, as well as replacement of national regulations governing labour relations in the maritime industry with those of a transnational and international nature. However, cost reductions are primarily achieved by lowering labour and safety standards by avoiding regulatory regimes in the area of work and employment, be they national or international and also by engaging a relatively cheap and inexperienced workforce of different nationalities. That represents a serious threat to labour rights of seafarers. The last hope for the legal strengthening of maritime labour standards is the Maritime Labour Convention. In this paper, the authors give a comparative analysis of seafarers' labour contracts before and after the legal effects of the Maritime Labour Convention, outline criticisms of the *de lege lata* solution and make proposals for a *de lege ferenda* to improve the living and working conditions of seafarers, not only at European, but also at international level. A special focus is placed on the Croatian legislature.

Dr. sc. DRAGAN BOLANČA, Full Professor
Faculty of Law, University of Split, Croatia
Dr. sc. PETRA AMIŽIĆ JELOVČIĆ, Full Professor
Faculty of Law, University of Split, Croatia

LEGAL SOURCES OF THE CROATIAN LAW ON LIABILITY FOR DAMAGES CAUSED BY PHYSICAL INJURY, DEATH OR HEALTH IMPAIRMENT OF A CREW MEMBER (SEAMAN)

UDK: 347.793:349.2

Izvorni znanstveni članak / Original scientific paper

The crew of maritime ship includes the captain and other personnel who are entered in the crew list to perform different duties on ship. In this paper, the authors analyse and compare the legal sources of the Croatian law on liability for damages caused by physical, injury, death or health impairment of a crew member (seaman or seafarer). The authors describe legal provisions contained in the derogated *Maritime Code* (1994), the present *Maritime Code* (2004) and the *Civil Obligation Act* (2005). In their concluding remarks, they point out that the Croatian legal solutions could be regarded as being very successful.

1. Introduction

The legislation of the Republic of Croatia recognizes two kinds of navigation: maritime navigation and inland navigation. The maritime navigation is regulated by the *Maritime Code* (hereafter: MC '04)¹ while inland navigation is regulated by the *Navigation and Inland Ports Act* (hereafter: NIPA '07).² Maritime navigation is defined as the navigation that takes place at sea and on the coastal rivers of the Adriatic river basin in Croatia, to the boundaries of waters navigable from the seaward side (Art. 5 (1) MC '04). Inland navigation is defined as navigation that takes places on inland waterways (such as rivers, canals and lakes, except for the rivers within the Adriatic basin covered by the maritime navigation) – Art. 4 NIPA '07. Accordingly, there are naval waterborne vessels (ships, warships, yachts and boats) – (Art. 5 (1) MC '04) and inland waterborne vessels (ship, boats, rafts and floating facilities) – (Art. 4 NIPA '07). Regardless of the type

¹ See *Official Gazette of the Republic of Croatia* (hereafter : OGCR) No. 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15 and 17/19.

² See OGCR No. 109/07, 132/07, 51A/13 and 151/14.

of navigation, the most significant vessel is a ship. In order to provide for safe navigation, a ship must have a relevant minimal number of crew members. The crew includes the captain and other personnel entered in the crew list to perform different duties on board (art. 125 (1) MC '04, art. 46 (1) NIPA '07).³ There are many interesting areas related to the crew member: the concept of crew member, the envisaged requirements they must meet in order to performing their duties, the boarding requirements, the violated rights related to the living and working conditions on board, repatriation (return journey), the protection of employment rights and interests arising from labour relations, the liability for damage caused by physical injury or death, and the (international) jurisdiction in adjudicating disputes arising from compensation claims.

In this paper authors analyse the Croatian maritime legal provisions dealing with the damages caused by physical injury or death of a crew member or due to health impairment. MC '04 was passed by the Parliament on December 8th, 2004 and came into force on December 29th, 2004. MC '04 is a systematic statute, containing 1032 articles (organized in 12 chapters).⁴ It is the second time that Republic of Croatia has codified maritime law and law of the sea in a single comprehensive enactment. MC '04 derogated the *Maritime Code* from 1994 (hereafter: MC '94).⁵ To comprehend the provisions of liability for death or physical injury of crew members in the MC '04 it is necessary to provide how this matter had been regulated in the MC '94.

2. MC '94 as *lex specialis*

The main provision of the liability for personal injury or death of seaman (crew member of maritime ship) was Art. 161 of the MC '94. It had consisted new provision on the ship operator's liability for the crew members' death or physical

³ For maritime navigation see in detail D. Bolanča, *Prometno pravo Republike Hrvatske*, Split, 2016, pp. 6 *et passim*. For inland navigation see D. Bolanča, *Hrvatsko plovidbeno upravno pravo*, Split, 2015, pp. 125-153.

⁴ MC '04 deals with: maritime and submarine areas of the Republic of Croatia (the law of the sea), safety of navigation, procedures concerning the registration of ships, property law concerning vessels (ownership, liens and mortgages), limitation of ship owner's liability, contracts and other obligations relating to ships (carriage of goods by sea, carriage of passengers and their luggage), collisions at sea, salvage, general average, marine insurance, the enforcement of maritime claims and the conflict of laws – see D. Pavić, *Pomorsko imovinsko pravo*, Split, 2006., p. 29 *et passim*.

⁵ See OGRC No. 17/94, 74/92 and 43/96. For more details see D. Bolanča, A. Luttenberger, *Some Views on the New Croatian Maritime Code*, in *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu*, 1995, 1-2, pp. 113-117, D. Bolanča, *The New Croatian Maritime Code*, in *Acta Juridica Hungarica*, 1997, 1-2, pp. 60-63, I. Grabovac, *Pomorski zakonik s pojmovnim kazalom*, Zagreb, 1994, pp. 20-31, P. Stanković, G. Stanković, *Croatia*, in *International Encyclopaedia of Laws - Transport Law*, Haag, 2000, pp. 37-171.

injury.⁶ The ship operator's liability was based on his presumed negligence - Art. 161 (1), meaning he had to prove that damage was caused without his fault. In cases where damage was made in connection with a dangerous object, Art. 161 (2) refers to the general principles of liability. According to the Croatian *Civil Obligations Act* (hereafter: COA '91),⁷ as *lex generalis*, the strict liability rules were applied (Art. 174 and Art. 177).⁸ The same principle of liability was applicable in cases where damage was caused as a result of unexisting conditions for safe work - Art. 161 (3). The exception of the ship operator's liability was the fault of crew member.⁹ Ship operator was defined as "a natural person or a legal entity who as the holder of the ship is in charge of navigation ventures, the presumption being, until the opposite is proved, that the ship operator is the person entered in the register of ship as the owner of the ship" - Art. 5 (26) MC '94. Art. 161 (4) regulated jurisdiction of commercial courts to adjudicate matters relating exclusively to crew members and captain, who was also a member of the ship's crew.¹⁰

The MC '94 had not regulated the damages caused by sickness of crew members on board of ship. The problem was solved by using the provisions of labour acts as *lex generalis*. According to Art. 102 (1) of the Croatian *Labour Act*¹¹ an employee had the right to claim compensation in a competent court if

⁶ The MC'94 derogated *The Maritime and Inland Navigation Act* of Republic of Croatia (OGRC No. 53/91), hereafter: MINA '91. This derogated Act regulated the mentioned matter on different way in Art. 127. The ship operator was liable for personal injury or death of a crew member caused by his fault or that of the person for whom the ship operator is responsible for (*proved liability*) - para. 1. The fault was presumed (until the opposite was proven) if the death or personal injury of a crew member was caused directly or indirectly due to marine perils (*presumed liability*) - para. 2. See in detail V. Brajković, I. Čolović, V. Filipović, B. Jakaša, N. Katičić, E. pallua, V. Tomašić, S. Triva, *Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi (s napomenama i komentarskim bilješkama)*, Zagreb, 1981, pp. 59-60, D. Bolanča, *Radnopravna materijalna odgovornost pomoraca*, in *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu*, 1991, 1-2, pp. 219-220; B. Luksić, *Odgovornost brodarica za smrt i tjelesne ozljede člana posade broda*, in *Privreda i pravo*, 1985, 5-6, pp. 287-288.

⁷ See OGRC No. 53/91, 73/91 and 3/94.

⁸ In cases where damage is caused in connection with a dangerous object or dangerous activity was assumed that it was a result of such object or activity except when it was proven that they could have been the cause of damage (P. Klarić, *Odstetno pravo*, Zagreb, 1996, pp. 51-56.).

⁹ I. Grabovac, *Pomorski zakonik - značajni zakonodavni pothvat uz poneku zamjerku i dvojbu*, in *Usporedno pomorsko pravo*, 1-4, 1994, p. 142; B. Jakaša, *Nekoliko napomena uz Pomorski zakonik*, in *Usporedno pomorsko pravo*, 1994, 1-4, p. 64; D. Bolanča, *Pomorsko pravo (odabrane teme)*, Split, 1999, pp. 90-92.

¹⁰ This paragraph had the controversial interpretations, but Croatian judicial practice has definitively established the jurisdiction of commercial courts. In this view, commercial courts had no jurisdiction over disputes involving seaman who are not members of a ship's crew. It was municipal courts that had jurisdiction of the subject matter to hear another type of cases - so S. Šimac, *Stvarna nadležnost suda iz članka 161. stavka 4. Pomorskog zakonika te o pojmovima pomorac i član posade broda*, in *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu*, 1999, 3-4, pp. 607-618; D. Bolanča, *Pravni temelj odgovornosti za štetu zbog tjelesne ozljede i smrti člana posade broda s posebnim osvrtom na smisao postojanja odredaba članka 161. Pomorskog zakonika*, in *Osiguranje*, 1998, 4-5, pp. 21-22, G. Stanković, *Neka pitanja stvarne nadležnosti sudova u pomorskim sporovima*, in *Pomorski zbornik*, 1996, 34, p. 220.

¹¹ See OGRC No. 38/95 and 54/95.

he suffered damage at work or in connection with work, as it was in line with the general principles of liability.¹² *The Croatian Protection at Work Act*¹³ adopted the employer's strict liability in conformity with the general principles of liability under COA (Art. 15).¹⁴ The COA '91¹⁵ was *saedes materiae* in the above mentioned matter and it founded the rules of the presumed negligence (Art. 154 (1))¹⁶ or strict liability rules (Art. 174 and Art. 177)¹⁷ as general principles of liability.¹⁸

3. MC '04 as *lex specialis*

3.1. Definition of a crew member and seafarer (seaman)

MC '04 states that the ship crew consists of the master and other persons embarked to do work on board and are registered on the crew list – Art. 125 (1). A crew member of a ship carrying out activities related to safety of navigation of a ship may be a person of adequate age, having acquired the appropriate vocation and having a relevant certificate of competency for carrying out duties on board a ship – Art. 131 (1). A certificate of qualifications for conducting tasks on board shall be issued only to a person physically and mentally fit to complete the task on board, not addicted to drugs or alcohol, all of which shall be determined by medical examinations and periodical check-ups (Art. 131 (6)). The conditions for the acquisition and the renewal of certificates of competency are determined by applying the principles of the *International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers* (1978), amended in 1995

¹² See I. Crnić, *Zakon o radu*, Zagreb, 1995, pp. 76-78.

¹³ See OGRC No. 59/96.

¹⁴ See S. Šimac, *O odgovornosti brodarara za štetu nastalu zbog bolesti člana posade broda*, in *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu*, 2001, 2-3, pp. 216-217.

¹⁵ See *supra* fn. 7.

¹⁶ Art. 154 (1) of COA '91 stated that “*whoever causes damage to another person is obliged to make a compensation for it unless he proves that the damage was not caused by his own fault*”. Presumed was only the legal standard of negligence of the particularly conscientious man or *culpa levis*. The plaintiff had to prove the defendant's negligence in the omission to do something which a reasonable man guided by consideration which ordinarily regulated the conduct of human affairs would do, or in doing something which a prudent and reasonable man would not to do (*culpa lata*). The burden of proof of the wilful act also lay with the plaintiff – see I. Crnić, *Naknada štete*, Zagreb, 1995, p. 116.

¹⁷ See *supra* fn. 8.

¹⁸ See also B. Jakaša, *Nekoliko pogleda na temelj imovinsko-pravne odgovornosti*, in *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Zagrebu*, 1977, 2-3, p. 126.

(hereafter: STCW '78/95).¹⁹ The seafarer's book must be possessed by master or crew of member. The seafarer's book is a personal document of a person to whom it has been issued, proving the status in which a crew member boarded a ship and the duration of seagoing service – Art. 137 (1).²⁰

The labour, living and social conditions for seafarers are regulated with a collective agreement – Art. 125 (4).²¹ MC '04 transposed some acts of the European Union into Croatian legislation: *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*.²² Also, Croatian legislator accepted *Maritime Labour Convention* in 2006 (hereafter: MLC '06) and has partially aligned its national legislation with its provisions.²³ The MLC '06 covers a wide range of subjects such as seafarers' working conditions, accommodation, health care and social protection. One of the most important novelties of the MLC '06 is wider definition of

¹⁹ STCW '78/95 sets minimum qualification standards for masters, officers and watch personnel on seagoing merchant ships and large yachts. STCW '78/95 was adopted in 1978 by conference at the *International Maritime Organization* (IMO) in London, and entered into force in 1984. The Convention was significantly amended in 1995 – see C. Young, *Comprehensive Revision of the STCW Convention: An Overview*, in *Journal of Maritime Law and Commerce*, 1995, 1, pp. 1-3; M. Babić, M. Markovčić, Što donose izmjene i dopune STCW konvencije, in *Uporedno pomorsko pravo*, 1995, 1-4, pp. 247-256. The Republic of Croatia adopted STCW '78/95 (OGCR No. 1/92). See in detail I. Vio, *Konvencije i rezolucije Međunarodne pomorske organizacije koje se odnose na članove posade broda i njihova implementacija u Republici Hrvatskoj*, in *Zbornik radova sa Četvrtog znanstveno-stručnog skupa "In memoriam prof. dr. sc. Vjekoslav Šmid – Aktualnosti građanskog prava, prava u turizmu, pomorskog prava, prava mora i upravnog prava"*, 2013, pp. 166. – 169.

²⁰ The seafarer's book shall be issued to a person that: a) is 16 years of age and b) is physically and mentally fit and capable of carrying out certain activities on a maritime craft pursuant to a special regulation – art. 137 (4) – see D. Bolanča, R. Naprta, *More naše plavo, Članovi posade broda (pomorci)*, *Zbirka propisa*, Zagreb-Split, 2013, pp. 213-263).

²¹ See *Nacionalni kolektivni ugovor za hrvatske pomorce na brodovima u međunarodnoj plovidbi (2019-2020)* – OGRC No. 119/18.

²² *Official Journal* L 124 20. 05. 2009, pp. 30 – 50.

²³ MLC '06 was adopted in Geneva in 2006, and entered into force in August 2013. The mentioned Convention represents the consolidation and modernization of the standards set in as many as 37 conventions previously adopted by the *International Labour Organization* (ILO). The Republic of Croatia ratified it in 2009 (OGRC No. 11/09). More about MLC '06 see D. Petrović, *Globalna prava za pomorce: nova konvencija o radu u oblasti pomorstva*, in *Naše more*, 2006, 1-2, pp. 29-33, M. Učur, *Konvencija MOR-a o radu pomoraca (2006)*, in *Pravo u gospodarstvu*, 2010, 6, pp. 1603-1632, A. Vidović, A. Karamarko, *Konvencija o radu pomoraca, 2006.*, in *Kapetanov glasnik*, 2010, 20, pp. 65-68, A. Luttenberger, B. Rukavina, *Oživotvorenje Konvencije o radu pomoraca (2006)*, in *Zbornik radova sa Četvrtog znanstveno-stručnog skupa "In memoriam prof. dr.sc. Vjekoslav Šmid – Aktualnosti građanskog prava, prava u turizmu, pomorskog prava, prava mora i upravnog prava"*, 2013, pp. 85-100, R. Petrinović, I. Lovrić, *Osiguranje pomoraca prema novoj Konvenciji o radu pomoraca*, in *Poredbeno pomorsko pravo*, 2015, 169, pp. 145-170, J. Nikčević Grdinić, *Pravni aspekti sigurnosti plovidbe*, Beograd, 2015, pp. 117-118, E. Ruozzi, *Toward a Growing Protection of Social Rights of Seafarers: The Amendments to the Maritime Labour Convention, 2006 Concerning Financial Security for Abandoned Seafarers and for Death and Long Term Disability*, in *Diritto Marittimo*, 2015, II-IV, pp. 519-551.

seafarer: “seafarer means any person who is employed or engaged or works in any capacity on board of ship to which this Convention applies” – Art. II (f).

As we could see, the MC '04 uses two terms: “crew member of the ship” and “seafarer”. STCW '78/95 and MLC '06 deals only with the concept of “seafarer”. In law doctrine and judicature, the crew member of the maritime ship became synonym for the term “seaman”.²⁴ The terms “seaman” and “seafarer” are synonyms, but these terms and the term “crew member of the ship” are not. The term seaman (seafarer) is wider than the crew member of the ship.²⁵

3.2. The basis of liability

Any damages caused by physical injury or death of a crew member or due to health impairment which a crew member suffers while working or in relation to his employment on board shall be the responsibility of the ship operator unless the latter provides evidence that damages have occurred to no fault of this – Art. 145 (1).

The types of damages of a crew member are: *physical injury* or *death* (same as in derogated MC '94)²⁶ and *health impairment*, as a novelty. The last type of damage covers the damages caused by sickness of crew members on board of ship.²⁷ Sickness of crew members is not a rare phenomenon on board. There are an increased number of cases where sick crew members claim compensation for damage suffered because of sickness. The consequences of numerous diseases are often very serious and can amount to disabling the crew member for further embarkation and seafaring, which means a permanent loss of job. That was a reason of enacting the new type of damages, the health impairment, in MC'04.²⁸

The ship operator's liability is based on a presumed liability (negligence), because he has to prove that damage was caused without his fault. The damage

²⁴ See V. Tomljenović, *Pomorsko međunarodno privatno pravo (Izvanugovorna odovornost za štetu i problem izbora mjerodavnog prava)*, Rijeka, 1998, pp. 316-317.

²⁵ See J. Lovrić, *Pomorac, što to danas znači?*, in *Naše more*, 1990, 3-4, p. 89; I. Grabovac, *Enciklopedija pojmovna pomorskog prava*, Split, 1991, p. 158; M. Ućur, *op. cit.*, p. 56; D. Bolanča, *Pomorsko pravo (odabrane teme)*, Split, 1999, p. 64., S. Šimac, *Stvarna nadležnost suda iz članka 161. stavka 4. Pomorskog zakonika te o pojmovima pomorac i član posade broda*, in *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu*, 1999, 3-4, p. 615.

²⁶ See *supra* fn. 6.

²⁷ See *supra* fn. 11.

²⁸ S. Šimac, *Odgovornost za štetu nastalu zbog tjelesne ozljede, smrti ili narušenja zdravlja člana posade broda prema novom Pomorskom zakoniku*, in *Zbornik radova «Pomorski zakonik Republike Hrvatske i druge novine iz područja pomorskog i prometnog prava»*, 2005, pp 40-41.

does not have to incur on working place or in connection with work, and also it does not have to happen on ship.²⁹

The ship operator shall be held liable for damages referred to in Art. 145 (1), caused by a dangerous things or by dangerous activities according to general rules of liability for damages caused by a dangerous things or by dangerous activities, as well as for such damage as the crew member suffers at work or in connection with the work aboard due to the lack of safe working conditions – Art. 145 (2).³⁰ Two cases of strict liability are provided in this Article.

The first case concerns damages caused by dangerous things or dangerous activities. MC '04 instructs us to general liability rules in Croatian *Civil Obligations Act* (hereafter: COA '05).³¹ Liability for damages resulted from things or activities representing a major source of danger for the environment shall be imposed regardless of the fault - Art. 1045 (3). Damages caused by dangerous thing or dangerous activity shall be considered as resulting from that thing or activity, unless it has been proved that they have not caused the damages – Art. 1063. The owner shall be liable for damage resulting from a dangerous thing, and the person engaged in the respective activity shall be liable for damage resulting from a dangerous activity – Art. 1064. From these provisions of the COA '05, we can conclude that ship operator is strictly liable. The reasons for exclusion of ship owner liability are: *vis maior*, action of the injured party and action of third party – Art. 1067 (1) and (2).³²

The second case refers to damages caused by the lack of safe working conditions. The ship operator is strictly liable also under provisions of the general rules on liability for dangerous things or activities. In this case some preconditions must be met. The damage must arise on working place or in connection with work.

²⁹ I. Vio, *Gradanska odgovornost za štetu zbog smrti, tjelesne ozljede ili narušenja zdravlja člana posade broda* (doctoral thesis), Split, 2012., pp. 100- 102.

³⁰ Art. 145 (2) states that ship is not dangerous thing. However, particular activity on ship in maritime navigation can be dangerous activity. The individual part of the ship can be dangerous thing also. These are *questionem facti* in maritime judicature – see more P. Kragić, D. Jerolimov, *Odgovornost za smrt i tjelesne ozljede člana posade – razvoj hrvatskih pravnih rješenja*, in *Poredbeno pomorsko pravo*, 2015, 169, pp. 207-221.

³¹ See OGRG No. 35/05, 41/08, 125/11 and 78/15. The COA '05 derogated the COA '91 (see *supra* fn. 7 and 8).

³² (1) The owner shall be released from liability if he proves that the damage results from another unforeseeable cause not incident to the thing, which could not be prevented, avoided or eliminated. (2) The owner shall be released from liability if he proves that the damage has occurred exclusively due to an action of the injured party or a third party, which the former could not foresee and the consequences of which could not be avoided or eliminated – about strictly liability from COA '05 see I. Crnić: *Zakon o obveznim odnosima (napomene, komentari, sudska praksa i prilozii)*, Zagreb, 2006, pp. 762 - 767; V. Gorenc, L. Belanić, H. Momčinović, A. Perkušić, A. Pešutić, Z. Slakoper, M. Vukelić, B. Vukmir, *Komentar Zakona o obveznim odnosima*, Zagreb, 2014, pp. 1749-1758.

It has to happen on ship. Finally, the damage must be caused by lack of safe working conditions (eg. unseaworthiness, improperly secured cargo).

3.3. The persons liable for damage

Art. 145 (1) and (2) mentions only ship operator as responsible person. However, Art. 145 (3) states that ship operator, ship owner, manager, company and employer are jointly and severally liable³³ for damages provided in paragraphs 1 and 2.

Ship operator is a natural person or legal entity that, in the capacity of a ship a possessor³⁴ undertakes a maritime venture on the presumption that, until proved otherwise, a shipper is a person registered in the register of ship as a ship the owner – Art. 5 (6).³⁵ The verification of the ship operator attribute is frequently *probatio diabolica*.³⁶

Ship owner is a person registered in the register of ship³⁷ as a ship owner – Art. 200 (1).³⁸ According to that, identification of the ship owner is simple.

Ship manager is a natural or legal person managing business and/or is in charge of technical maintenance of the ship and/or hiring the ship crew – Art. 5 (33).³⁹ The ship manager attribute is determined through contract between ship owner and ship manager.

Company means a natural or legal person that has assumed the responsibility for managing a ship from the ship owner and that has by assuming this responsibility assumed the authorities and liabilities in accordance with the

³³ Detailed about joint and several liability see I. Crnić, *op. cit.*, pp. 99-105.

³⁴ More about term “possessor of ship“ see P. Kragić, D. Jerolimov, *op. cit.*, pp. 177-179.

³⁵ More about term “ship operator“ see B. Milošević, *Brodar kao subjekt plovidbe*, in *Nāše more*, 1990, 1-2, pp. 82-84; I. Grabovac, *Ogledi o odgovornosti brodarā*, Split, 1997, pp. 7-12; A. Vuković, *Institut brodarā: hrvatski pomorski brend ili relikv prošlosti?*, in *Nāše more*, 2013, 5-6, pp. 129-132; V. Skorupan, *Novine u pravnom reguliranju odgovornih osoba u hrvatskom Pomorskom zakoniku iz 2004.*, in *Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu*, 2006, 5, pp. 1329-1343.

³⁶ S. Šimac, *op. cit.*, p. 51.

³⁷ Register of ships means a single register of maritime crafts of Croatian nationality in which maritime crafts and maritime crafts under construction, other than warships and ships under construction built for the purposes of the Armed Forces of the Republic of Croatia or foreign armed forces are entered – Art. 5 (59).

³⁸ About “ship owner“ see J. Marin, *Pravo vlasništva na brodu*, in *Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu*, 1997, 4, pp. 407-425, V. Skorupan, *op. cit.* pp. 1358-1360.

³⁹ See *ibid*, pp. 1347-1349; D. Pavić, *Pomorsko imovinsko pravo*, Split, 2006, pp. 52-54.

*International Safety Management Code (ISM Code)*⁴⁰ – Art. 5 (16). The substance of the *Safety Management Certificate* of ship⁴¹ determines the company's attribute.

Employer means a person that has concluded or signed an employment contract with a seafarer in his name – Art. 5 (34).⁴² The identity of the employer is given in the employment contract.

3.4. The jurisdiction of courts

The competent courts to conduct all proceedings between a crew member (or master) and the ship operator or the manager or the company shall be commercial courts authorised for maritime proceedings (Art. 164). Therefore, regarding the jurisdiction of commercial courts MC '04 kept the solution from derogated MC '94.⁴³ However, the present Act added new Art. 988a that states: “*in case of disputes for the compensation of damage resulting from personal injury or loss of life of a crew member or from endangerment of health suffered by a crew member during work or in relation to his work on the ship, a Croatian court shall have international jurisdiction provided that the plaintiff has residence in the territory of the Republic of Croatia*”. However, this provision is inconsistent⁴⁴ with general principles contained in *Council Regulation (EC) No 44/2001 of 22 December 2000 on jurisdiction and the recognition and enforcement of judgments in civil and commercial matters*.⁴⁵

⁴⁰ ISM Code provides an international standard for the safe management and operation of ships at sea. ISM Code is part of the *International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974*, including *Protocol of 1978* and *Protocol of 1988* – see Ž. Kiperaš, *ISM kodeks – primjena od strane države zastave*, in *Uporodno pomorsko pravo*, 1996, 1-4, pp. 73-82; D. Čorić, *International Safety Management Code – Međunarodni kodeks o sigurnom upravljanju, (prijevod)*, in *Uporodno pomorsko pravo*, 1996, 1-4, pp. 84-97; I. Grabovac, *Plovidbeno pravo Republike Hrvatske*, Split, 2003, pp. 75-76; D. Bolanča, *Protection and Preservation of the Marine Environment in the Republic of Croatia (national legislation, international legislation and EU law)*, in *Megatrend revija*, 2012, 5, pp. 26-27. P. Amižić, D. Bolanča, *Novi Pomorski zakonik Republike Hrvatske i pitanje unifikacije pomorskog prava*, in *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu*, 2007, 1, p. 48.

⁴¹ More about term “company” see D. Bolanča, *Prometno pravo Republike Hrvatske*, Split, 2016, pp. 71-72; V. Skorupan, *op. cit.*, pp. 1349-1353.

⁴² *Ibid.*, pp. 1353-1358, P. Kragić, D. Jerolimov, *op. cit.*, pp. 175-176.

⁴³ See *supra* fn. 10.

⁴⁴ So P. Kragić, D. Jerolimov, *op. cit.*, pp. 185-186.

⁴⁵ *Official Journal L 12*, 16. 01. 2001, pp. 1-23. See in detail H. Sikirić, *Priznanje sudskih odluka po Uredbi Vijeća (EZ) br. 44/2001 od 22. prosinca 2000. o sudskoj nadležnosti i priznanju i ovrši odluka u građanskim i trgovačkim predmetima*, in *Liber Amicorum Krešimir Sajko*, 2012, pp. 267-308.

4. NIPA '07 as *lex specialis*

In inland navigation,⁴⁶ the ship operator is liable for personal injury or death of a crew member caused by his fault or that of the person for whom the ship operator is responsible for (*proven liability*) – Art. 59 (1). The fault is presumed (until the opposite is proven) if the death or personal injury of a crew member is caused directly or indirectly due to shipwreck, collision, stranding, explosion, fire or defect of crafts (*presumed liability*) – Art. 59 (2).⁴⁷ As we can see, the basic principle is proved liability of ship operator, while presumed liability is exception in above numbered maritime accidents. The person liable for damages is a ship operator only. However, ship operator is liable in case of the fault of his employees. The ship operator is responsible for two types of damages suffered by the crew member, physical injury and death, but not their health impairment.⁴⁸

5. CONCLUDING REMARKS

The crew member (seafarer or seaman) has a crucial position for the safety of the ship, for the shipload and the region where the ship is located. There are many international and national regulations set out in order to protect the rights of the crew member and to facilitate his working conditions. One of the most important areas in maritime law is one relating to liability for death and personal injury of crew. The MC '04 provides that ship operator is liable for crew claims on presumed liability (negligence). If the death or injury is caused by dangerous things or by dangerous activities, the ship operator is strictly liable under provisions of the general law on liability for dangerous things or by dangerous activities from COA '05. The same principle of liability is applicable if the damage is caused by lack of safe working conditions (lack of safety measures at work). In relation to derogated Act, the present Act improves quality of the legal protection for crew member of maritime ship. First, the types of damages are not only the physical injury or death because now the health impairment is included also. Second, the group of persons liable for damages has been expanded. The ship operator is not the only responsible person. Besides him, for damages are liable ship owner, manager, company and employer. All of the named persons are jointly and severally liable for the crew claims. The Croatian legal solutions in maritime navigation could be regarded as being very successful.

⁴⁶ See *supra* fn. 3.

⁴⁷ Frequently maritime accidents are listed in this Article – see D. Pavić, *op. cit.*, pp. 300-301.

⁴⁸ See B. Činčurak Erceg, *Deliktni statut u hrvatskom pravu plovidbe unutarnjim vodama - de lege lata i de lege ferenda*, in *Pravni vjesnik*, 2012, 3-4, pp. 91-118; D. Bolanča, *Pravni položaj člana posade broda*, in *Zbornik radova „Pravo u funkciji zaštite slabijeg“*, 2015, pp. 493-494.

Especially in comparison with the crew members in inland navigation, who are in a considerably less favourable position than the crew members in maritime navigation.

Dr. sc. RATKO BRNABIĆ, izvanredni profesor
Pravnog fakulteta Sveučilišta u Splitu, Republika Hrvatska

INCOTERMS 2020 – NOVA RJEŠENJA ILI KOZMETIČKE IZMJENE?

UDK: 347.7(075.8)

Izvorni znanstveni članak / Original scientific paper

Incoterms su trgovačke klauzule koje sastavlja Međunarodna trgovačka komora u Parizu i preporučila ih je za međunarodnu upotrebu. Sadrže međunarodna pravila za tumačenje tipičnih ugovornih klauzula o pravima i obvezama prodavatelja i kupaca u međunarodnim ugovorima. Nema prepreke za njihovom primjenom i u pravnim poslovima između domaćih ugovornih strana. Prva verzija datira iz 1936. a potom slijede nove verzije iz 1953, 1967, 1976, 1980, 1990, 2000, 2010. te najnovija verzija 2020. godine. Njihov Tvorac u svakoj novoj verziji uzima u obzir promjene u trgovačkoj i prometnoj praksi a posebice razvoj prijevoza (kontejnerski prijevoz, multimodalni prijevoz, ro-ro prijevoz) i novih tehnologija čuvanja i prijenosa podataka. U sadržajnom smislu klauzulama se uređuju prijevoz, mjesto ugovorne isporuke, prijelaz rizika, troškovi i osiguranje. Predmet rada je najnovija verzija - Incoterms 2020 koja pravila su stupila na snagu 1.1.2020. Primjenjuju se samo na ugovore o kupoprodaji ali zbog ograničenog opsega pravnih pitanja na koja se odnose ne mogu stajati samostalno već se ugovorom o kupoprodaji redovito moraju urediti druga važna pitanja za taj pravni posao (svojstva robe, način plaćanja, prava i obveze ugovornih strana u slučaju povrede ugovora, viša sila i promijenjene okolnosti, prijenos prava intelektualnog vlasništva itd.). Predmet ugovora mogu sirovine, pomoćni i operativni materijali, kemikalije, uređaji, tehnička oprema, rezervni dijelovi, hrana itd. S druge strane predmet tih ugovora ne može primjerice biti softver, prava intelektualnog vlasništva te poslovi pružanja usluga. U radu će biti više riječi o izmjenama nastalima u odnosu na raniju verziju – Incoterms 2010. Na prvi pogled, moglo bi se zaključiti da su najnovije izmjene isključivo kozmetičke prirode. Uzevši u obzir da su ugovaratelji koji stoje u trajnijem odnosu mogli predvidjeti da se na njihov ugovor primjenjuje najnovija verzija Incoterms-a, tada bi razlika između spomenutih verzija – ako postoji (2010 -2020) - postala pitanje od prvorazrednog značaja.

1. Uvod

Međunarodna Trgovačka komora kao dio svjetske trgovinske organizacije, u stotoj godini svog postojanja kao neovisne međunarodne nevladine organizacije za potporu i promicanje međunarodne trgovine, donijela je novo izdanje pravila Incoterms. Riječ je o setu pravila o upotrebi međunarodnih trgovinskih termina. Cilj im je osigurati jedinstveno tumačenje termina koji se pojavljuju pri prodaji robe a kojima se regulira prijelaz rizika i troškova između kupca i prodavatelja. Definiranje tih pravila u ugovoru o kupoprodaji jasno određuje

obveze svake strane u poslu. Ista nisu zakon te nemaju međunarodnu konvenciju ili sporazuma u podlozi već su skup trgovinskih termina i odražavaju praksu poslovnih subjekata u ugovorima o kupoprodaji. Ta pravila potrebna su za nesmetano odvijanje međunarodne trgovine te su široko prihvaćena. Mogu se koristiti i unutrašnjem (domaćem) trgovinskom prometu.

Počeci njihovog razvoja sežu u vrijeme prije Prvog svjetskog rata kada trgovinska razmjena prema svom opsegu već dobiva globalni značaj tako da je interes za zajedničkim propisima o trgovini na kraju doveo do stvaranja međunarodne organizacije. Nakon Prvog svjetskog rata, 1919. godine, skupina industrijalaca, trgovaca i poduzetnika iz Belgije, Francuske, Velike Britanije, Italije i SAD-a (tzv. Trgovci mira, *eng. Merchants of peace*) u Atlantic Cityju osniva Međunarodnu trgovačku komoru (u nastavku: ICC).¹ Jedan od ranih zadataka koji si je ICC postavio bilo je stvaranje općeprihvaćenih trgovinskih klauzula. U tu svrhu pristupilo se prikupljanju i objedinjavanju trgovinskih klauzula koje su se već primjenjivale u poslovnoj praksi. Međutim, spomenute klauzule nisu imale jedinstveno tumačenje pa se u okviru ICC-a provelo dugo vremena da bi se oblikovalo prvih šest klauzula Incoterms. ICC 1936. godine objavljuje prvu verziju Međunarodnih trgovinskih klauzula - Incoterms. Nakon toga nova izdanja objavljuju se 1953., 1967., 1976., 1980., 1990., 2000., 2010. a posljednji puta 2020. Pravila Incoterms 2020 primjenjuju se od 1.1.2020.

Posljednjih nekoliko desetljeća svjedoci smo sve šire primjene tih pravila pa ih tako prihvaćaju trgovci iz različitih država svijeta a koje države imaju međusobno različite pravne sustave. Sve veća međunarodna povezanost ima za posljedicu da se spomenuta pravila primjenjuju i u neeuropskim zemljama u kojima ranije nisu bila u primjeni. Širem prihvaćanju tih pravila doprinosi i sve učestalije korištenje softvera za upravljanje poslovnim procesima (ERP- sustavi).² Danas se pravila Incoterms primjenjuje na više od 90% svih međunarodnih ugovora o prodaji u više od 120 država diljem svijeta te su prevedena na više od 30 jezika. Stoga i novo izdanje tih pravila izaziva veliku pozornost širokog kruga trgovaca.

¹ Detaljnije o tome: History of the International Chamber of Commerce, dostupno na <https://iccwbo.org/about-us/who-we-are/history/>, pregledano 20.12.2020. Također vidi Tomashot, S. R., "Selling Peace: The History of the International Chamber of Commerce, 1919-1925." Dissertation, Georgia State University, 2015. https://scholarworks.gsu.edu/history_diss/43, pregledano 20.12.2020.

² ERP (akronim za Enterprise Resource Planning) je sustav koji objedinjuje sve bitne funkcije za upravljanje tvrtkom (računovodstvo, upravljanje zalihama i narudžbama, ljudski resursi, upravljanje odnosima s kupcima, proizvodnja, lanac opskrbe, usluge, nabava) u cjelovitom sustavu, radi pojednostavljenja procesa i protoka informacija cijele organizacije. To je barem ono što radi bilo koji ERP sustav. ERP-ovi najnovije generacije, uz već spomenuto, koriste najnovije tehnologije - poput strojnog učenja i umjetne inteligencije - za povećanje performansi i učinkovitosti resursa u svakom poslovnom području, smanjujući vrijeme zastoja. Središnja značajka svih ERP sustava je zajednička baza podataka koja podržava više funkcija koje koriste različite poslovne jedinice. U praksi to znači da se zaposlenici iz različitih područja, poput računovodstva i prodaje, mogu pouzdati u iste podatke za svoje specifične potrebe. Detaljnije o sve značajnijoj ulozi tih sustava u unutrašnjim pitanjima poslovanja trgovaca vidi kod Schulz, M.; Krug, P., ERP-Module als digitaler Taktgeber für den Steuerberater, DStR, 2021, br. 2, str. 126.

Međutim, uslijed porasta globalne trgovine, povećava se i mogućnost nastanka sporova ako jedna od ugovornih strana ne ispuni svoje obveze.

Novo izdanje takvog skupa pravila neminovno otvara pitanje o razlikama u odnosu na prethodno izdanje iz 2010. S obzirom na široku prihvaćenost i primjenu klauzula Incoterms, svaku pa i najmanju izmjenu valja ispitati i utvrditi njezine učinke i značaj. Ako ih ugovorne strane uključe u ugovor, ta pravila proizvode pravne učinke ne samo na njih već neizravno djeluju i na ostale dionike u sustavu međunarodne trgovine robom, u prvom redu trgovce koji pružaju različite logističkih usluga u svezi s provedbom ugovora o kupoprodaji kao što su osiguranje, carinjenje, pružanje različitih usluga u svezi s kupoprodajom i prijevozom kao što su poslovi skladištenja, pakiranja ili otpreme.³

³ Dobar pokazatelj za okolnost da spomenuti poslovi uključuju više dionika a ne samo prodavatelja i kupca jest presuda Trgovačkog suda u Zagrebu od 3. studenoga 2020. U tom postupku, tužitelj je prijevoznik a tuženik prodavatelj informatičke opreme. U Ugovorima koji su predmet postupka nedvojbeno i jasno, pod "uvjetima isporuke", stoji da je ugovoren FCA Zagreb, Hrvatska, Incoterms 2010, Sukladno točki B3 FCA uvjeta, Kupac je morao o svom trošku ugovoriti prijevoz robe imenovanog mjesta isporuke. Drugim riječima, U. je bio u obvezi o svom trošku ugovoriti prijevoz predmetne robe. Prema saznanjima tuženika, U. je zaista i započeo ugovaranje prijevoza robe na svoj trošak te je, kako to proizlazi iz e-mail korespondencije između stranka, angažirao transportno društvo A., koje je zatim angažiralo međunarodno logističko društvo E. E., međutim tuženik nije dalje vodio računa o tome koje će društvo faktički izvršiti transport robe iz razloga što to nije bila njegova obveza. Da je tuženik s društvom U. ugovorio primjenu INCOTERMS klauzule FCA proizlazi i iz narudžbe koju je U. poslao tuženiku i koju narudžbu je tuženik prihvatio. Tuženik je naknadno zaprimio dopis tužitelja kojim ga tužitelj tereti za isplatu utuženog iznosa na ime transporta predmetne robe, zasnivajući odgovornost tuženika za isplatu na okolnosti da se tužitelj nije naplatio od bugarskog društva "E. S. LTD" iz S. Prema Općim uvjetima tužitelja određeno je da pošiljatelj plaća vozarinu i u slučaju da je primijenjena odredba "plaća primatelj". Iz e-mail korespondencije proizlazi da je društvo U. s društvom A. iz A. dogovaralo prijevoz predmetne robe, na način da je U. prihvatio ponudu društva A. za troškove prijevoze robe, dok je obveza tuženika bila samo ugovoriti karnet TIR i pripremiti robu za preuzimanje od strane prijevoznika kojeg angažira kupac. Dakle, na temelju provedenog dokaznog postupka sud je utvrdio da se zahtjev tužitelja odnosi na trošak prijevoza robe iz H. u A., kupnja i prijevoz koje robe je ugovorena između tuženika, kao prodavatelja i društva U. iz A., kao kupca. Nadalje, Narudžbama uz Ugovor, u pogledu uvjeta dostave i snošenja naknade za prijevoz, ugovorena je primjena INCOTERMS klauzule FCA ZAGREB, a primjena navedene klauzule u pogledu odredbi o plaćanju vozarine navedena je i na međunarodnim teretnim listovima CMR potpisanim i pečatiranim od strane tužitelja kao prijevoznika, tuženika kao pošiljatelja te preuzimatelja isporučenih robe. Prema klauzuli "free carrier" (skraćeno: FCA) INCOTERMS pravila, koje je donijela Međunarodna trgovinska komora u Parizu (ICC), prvi put 1936. godine i koja su pravila nekoliko puta novelirana (u konkretnom slučaju za predmetni odnos primjenjuju se pravila iz 2010.), prodavatelj je izvršio svoju obvezu te trošak i rizik nad robom prelazi na kupca kad prodavatelj stavlja robu na raspolaganje prijevozniku (ili drugoj osobi koju je imenovao kupac), izvozno ocarinjenu i to u prodavateljevim prostorijama (utovarena na prijevozno sredstvo kupca) ili na nekom drugom imenovanom mjestu na prijevoznom sredstvu prodavatelja. Dakle, ugovaranjem navedene klauzule FCA Zagreb, kako u ugovorima između tuženika i društva U., tako i navođenjem iste na međunarodnim teretnim listovima, tuženik je svoju obvezu u pogledu predmetne robe ispunio stavljanjem robe na raspolaganje prijevozniku ili drugoj osobi koju je imenovao kupac u Zagrebu, koja činjenica među strankama nije niti sporna. Stoga je svaki daljnji trošak i rizik, uključujući i naknadu za prijevoz robe, u odnosu na predanu na robu pao na teret primatelja roba, u ovom slučaju društvo U. S obzirom na prethodno citiranu odredbu, a u pogledu tužiteljevih navoda da obveza tuženika proizlazi iz odredbe njegovih Općih uvjeta poslovanja, potrebno je istaknuti da tužitelj ničim nije dokazao da je tuženik u konkretnom slučaju uopće bio upoznat s navedenom odredbom Općih uvjeta sukladno kojoj bi isti bio u obvezi plaćanja vozarine usprkos ugovorenoj odredbi da trošak prijevoza snosi primatelj, tj. kupac. Ovo se posebno napominje iz razloga što je u postupku utvrđeno da je ponašanje tuženika, kao prodavatelja, u odnosu na prodaju i dostavu robe, bilo u cijelosti u skladu s načelom savjesnosti i poštenja te su u tom smislu potpuno logični i uvjerljivi navodi tuženika kako nakon stavljanje predmetne robe na raspolaganje prijevozniku nije niti vodio računa o tome tko će faktički izvršiti prijevoz robe, sve s obzirom da to nije bila njegova obveza. Presuda TS Zagreb u predmetu Povrv-1921/2020, dostupno na www.iusinfo.hr, pregledano 20.12.2020.

2. Općenito o Incoterms pravilima

Pravila ICC-ja *Incoterms*, o upotrebi domaćih i međunarodnih trgovinskih pojmova olakšavaju odvijanje globalne trgovine.⁴ Pozivanjem u ugovoru o kupoprodaji robe na neko pravilo *Incoterms 2020* jasno se određuju obveze svake ugovorne strane s obzirom na rizik, trošak i organizaciju prijevoza te carinske formalnosti i na taj se način umanjuje mogućnost nastanka sporova između dionika. Pravila se sastoje od jedanaest različitih klauzula koje su kodirane kombinacijom od tri slova. ICC je utvrdio pravila tumačenja za svaku klauzulu, uvijek koristeći deset nepromjenjivih naslova s ciljem stvaranja čvrstog temelja za njihovu međunarodnu jedinstvenu primjenu.

Iako se klauzule Incoterms primjenjuju desetljećima, još uvijek nema jedinstvenog polazišta o njihovoj pravnoj prirodi i temelju za njihovu primjenu.⁵ Incoterms su skup pravila autonomnog prava. Stoga oni imaju obvezujući učinak samo ako su ih strane uključile u svoj ugovor. Slijedom toga, polazišta za procjenu njihove pravne prirode nalazimo negdje između općih uvjeta poslovanja, trgovačkih običaja, pravila tumačenja, soft law-a i lex mercatoria-e.⁶ Nema dvojbe da je ICC-ev cilj pružiti trgovcima jedinstvena međunarodna pravila za tumačenje određenih klauzula. Pravila Incoterms osmišljena kao skup pravila neovisnih o određenom području trgovine ili načinu prijevoza, primjenjuju se u pravilu kod prekogranične kupoprodaje robe. To ih dovodi u blisku vezu s Konvencijom UN o međunarodnoj prodaji robe (Bečka konvencija).⁷ Konvencija ne može dati tumačenje trgovačkih običaja pa tako ni trgovačkih termina jer se oni različito tumače ovisno o mjestu i kontekstu u kojem se primjenjuju. Štoviše, trgovački termini su prema svojoj prirodi dinamični i podložni promjenama. To je bio jedan od razloga zašto su se sastavljači Konvencije suzdržali od definiranja tih pojmova. Drugi važan razlog za takav pristup jest dostupnost standardiziranih definicija trgovačkih pojmova koje je formulirala Međunarodna trgovinska komora (ICC) u obliku već spominjanih pravila Incoterms koji su tema ovog rada. Njih se kontinuirano ažurira da bi uvijek bili u korak s razvojem međunarodne trgovinske prakse, što ne bi bilo moguće da su strogo utvrđeni Konvencijom. Pravila Incoterms utječu na veliki broj pitanja u svezi s međunarodnom kupoprodajom robe ali ne zamjenjuju Bečku

⁴ Renck, A. W., *Der Einfluß der INCOTERMS 1990 auf das UN-Kaufrecht. Eine Untersuchung zu den rechtlichen Wirkungen der INCOTERMS 1990 im Recht des internationalen Warenkaufs*, Münster, 1995, str. 5.

⁵ *Ibid.*, str. 15.

⁶ Kappus, A., "Conflict avoidance" durch "lex mercatoria" und UN-Kaufrecht 1980, RIW, 1990, str. 790.

⁷ O tome vidi Coetzee, J., The interplay between incoterms and the cisc, *Journal of Law & Commerce*, 32 (2013), br. 1., str. 3.

konvenciju u potpunosti ali kada uređuju ista pravna pitanja, imaju prednost u primjeni. Kad to nije slučaj, djeluju kao komplementarno s Konvencijom za usklađivanje i objedinjavanje pravila međunarodne kupoprodaje.⁸ Konvencija se može baviti pitanjima međunarodne kupoprodaje robe a koja pitanja uopće nisu uređena (ili nisu na odgovarajući način uređena) pravilima Incoterms, i obrnuto. Odnos između Incotermsa i Konvencije odnos je suživota i nadopunjavanja. Oba instrumenta pružaju jedinstveni pravni okvir usmjeren na olakšavanje međunarodne kupoprodaje.⁹

Pravila Incoterms, međutim, imaju ograničen doseg i ne mogu djelovati kao mjerodavno materijalno pravo ugovora. Ona sadrže tumačenja o određenim dužnostima prodavatelja i kupca koje se odnose na isporuku robe, prijenos rizika, raspodjelu troškova, nabavu potrebnih dokumenata o prijevozu i osiguranju, kao i ostale obveze povezane s izvozom i uvozom robe, kao što su carinjenje¹⁰, pakiranje i označavanje robe. Pravila Incoterms uređuju samo precizno utvrđena pitanja iz kupoprodajnog ugovora, a ne pitanja zajednička svim ugovorima, kao što su postoji li uopće ugovor o kupoprodaji, svojstva prodane robe, vrijeme, mjesto, način ili valutu plaćanja, prava ugovornih strana u slučaju povrede ugovora o kupoprodaji, posljedice zakašnjenja i drugih povreda pri ispunjenju ugovornih obveza, učinak sankcija, uvođenje carina, zabrane izvoza ili uvoza,

⁸ Dobar pokazatelj za tu tvrdnju je presuda Visokog trgovačkog suda RH od 15.12. 2009. Iz navedenog proizlazi da su stranke bile u poslovnom odnosu iz ugovora o kupoprodaji umjetne trave u kojem je tužitelj kao prodavatelj sa sjedištem u Kraljevini Belgiji, a tuženik u Republici Hrvatskoj a primjenjuju se odredbe Konvencije Ujedinjenih naroda o ugovorima o međunarodnoj prodaji robe. Člankom 11. Konvencije propisano je da se ugovor o prodaji ne mora sklopiti niti potvrditi pismeno, niti je podvrgnut bilo kojim drugim zahtjevima što se tiče oblika. On se može dokazivati bilo na koji način, uključujući i svjedoke. Ugovor o prodaji sklopljen je u trenutku prihvaćanja ponude u skladu s odredbama Konvencije (čl. 23.). Iz provedenog postupka nije vidljivo da bi tuženik osporio da je sklopljen ugovor o prodaji. Iako je tuženik tijekom postupka, kao i u žalbi, tvrdio da nije primio robu prvostupanjski sud takav prigovor odbio je kao neosnovan jer su stranke, kako navodi u pobijanoj presudi ugovorile primjenu Incoterms pravila „ex works“ čija primjena je naznačena u ponudi koju je prihvatio tuženik (list 40. spisa), gdje je jasno navedena klauzula „Delivery: ex works“ koja je u ovjerenom prijevodu sudskog tumača prevedena kao „Isporuka franko gradilište“ Prema ovoj klauzuli „ex works“ Incoterms pravila prodavatelj ispunjava svoju obvezu isporuke kada je robu stavio kupcu na raspolaganje u svojim pogonima (radionici, tvornici, skladištu i sl.). Posebno nije odgovoran za utovar robe na prijevozno sredstvo koje osigurava kupac, niti za carinjenje radi izvoza, ako nije drugačije ugovoreno. Dostupno na www.iusinfo.hr, pregledano 20.12.2020.

⁹ Ulrich Magnus, U.; Lüsing, J., CISG und INCOTERMS, Leistungsverzug und Fixgeschäft, IHR, 2007, br. 1., str. 5.

¹⁰ Za pitanja u svezi s carinama detaljnije vidi Tuden, B., INCOTERMS 2020 transportne klauzule i carinska vrijednost robe, Financije, pravo i porezi, 2020, br. 6, dostupno na www.teb.hr/online-izdanja/pregledano, 20.12.2020. Autorica ističe da je jedan od troškova koji se uzima u obzir kod utvrđivanja carinske vrijednosti i trošak transporta koji uključuje prijevoz i osiguranje robe, te troškove utovara, istovara i rukovanja robom povezane s prijevozom uvezene robe. Svi takovi troškovi koji su nastali do mjesta unosa robe u carinsko područje Europske unije (EU) uključuju se u carinsku vrijednost. Činjenicu treba li u carinsku vrijednost robe dodatno uključiti navedene troškove ili su isti već sadržani u cijeni robe, u najvećem broju slučajeva određuju baš transportna klauzula ugovorena između kupca i prodavatelja robe.

viša sila ili promijenjene okolnosti, prava intelektualnog vlasništva, odredbe o sudskom / arbitražnom tijelu ili mjerodavnom pravu za rješavanje sporova u slučaju povrede ugovora, stjecanje/ prijenos vlasništva nad prodanom robom.¹¹

3. Incoterms 2020 – značajke novog izdanja

Pravila Incoterms primjenjuje se od 1. siječnja 2020., umjesto izdanja iz 2010. Njihova primjena nije obvezujuća jer tu nije riječ o propisu kojeg donosi zakonodavno tijelo neke države. Pravila izravno utječu na ugovore o uvozu i izvozu robe te na tuzemne ugovore o kupoprodaji koji uključuju prijevoz, skladištenje osiguranje pakiranje i plaćanje cijene. Na ugovore o kupoprodaji koji su sklopljeni prije stupanja na snagu novih pravila primjenjuje se pravila Incoterms 2010. Izuzetak predstavlja slučaj kada su ugovorne strane uredile da se na njihov pravni odnos primjenjuje "najnovija (važeća) verzija pravila Incoterms". U svezi sa stupanjem na snagu novih pravila, ugovorne strane sporazumno odlučuju o tome hoće li „intervenirati“ u svoj već započeti ugovorni odnos ili će nova pravila primjenjivati samo u svojim budućim pravnim poslovima. Nema prepreke da ugovorne strane i na svoje buduće ugovore primjenjuju izdanje iz 2010. Ako ugovorne strane u svom ugovoru ne navedu koje se izdanje pravila primjenjuje na njihov pravni odnos tada vrijedi pretpostavka da se primjenjuju pravila koja su bila na snazi u vrijeme sklapanja ugovora. Trgovci koji su do sada u svojim ugovorima navodili samo opću klauzulu o primjeni pravila Incoterms a bez pozivanja na konkretno izdanje moraju voditi računa da tako očituje volju da se na njihove kupoprodajne odnose uvijek primjenjuje posljednje izdanje tih Pravila. Ako žele da se na njihove ugovore primjenjuje ranije izdanje, to moraju jasno navesti prilikom pregovora odnosno slanja ponude. Za očekivati je da će poslovni partneri (tj. ugovorne strane koje već duže razdoblje međusobno posluju) nastaviti koristiti ranije, provjereno izdanje tih pravila.

Trgovci - napredni korisnici klauzula Incoterms 2010, neće uočiti značajnije razlike u odnosu na novo izdanje premda se u razdoblju prije njihovog donošenja najavljivalo da bi od 1. siječnja 2020. klauzule na koje su se trgovci u posljednjih deset godina navikli mogle pretrpjeti znatne izmjene. Radna skupina ICC-a

¹¹ To su pitanja koja ugovorne strane moraju posebno urediti odredbama ugovora o kupoprodaji. Ako to propuste učiniti, to će kasnije vjerojatno uzrokovati probleme kada dođe do spora u vezi s ispunjenjem i povredom ugovora. U biti, pravila Incoterms 2020 sama po sebi nisu ugovor o kupoprodaji: ona samo postaju dijelom tog ugovora kada se unesu u postojeći ugovor. Pravila Incoterms isto tako ne određuju mjerodavno pravo za ugovor. Može postojati pravni režim koji se primjenjuje na ugovor, bilo da je riječ o međunarodnim propisima, kao što je Konvencija o međunarodnoj prodaji robe (CISG), ili domaćim prisilnim propisima, primjerice, pravilima kojima se štiti zdravlje, sigurnost ili okoliš. Detaljnije o tome vidi Incoterms 2020 - Pravila ICC-a za upotrebu domaćih i međunarodnih trgovinskih termina, ICC, Pariz, 2019, str. 2-3.

zadužena za izradu Nacrta imala je za cilj pojednostaviti spomenuta pravila da bi ona bila još razumljivija korisnicima. U odnosu na Incoterms 2010, Radna skupina razmatrala je nekoliko pristupa: ukidanje nekih klauzula, njihovo razdvajanje te uvođenje novih klauzula. Tako se primjerice predlagalo ukidanje klauzula EXW, DDP i FAS ali se i ističe da klauzule EXW i DDP više odgovaraju potrebama i uvjetima domaće trgovine¹² te se također navodi da spomenute klauzule nisu u potpunosti usklađene s carinskim propisima Unije.¹³ Nadalje raspravljalo se o ukidanju klauzule FAS za pomorski prijevoz jer ta klauzula sadržajno u većoj mjeri odgovara klauzuli FCA. Alternativno, predlagalo se da se umjesto ukidanja klauzula EXW i DDP provede podjela potonje klauzule na dvije nove klauzule.¹⁴ Ništa od navedenog na kraju nije se ostvarilo.¹⁵ Praktički, u svim ključnim točkama prava i obveze prodavatelja i kupca ostala su nepromijenjena. Nema riječi o opsežnim sistemskim promjenama kakve su provedene prije deset godina pravilima Incoterms 2010.¹⁶

Trgovci koji koriste novo izdanje pravila Incoterms 2020 primijetiti će da je prikaz pravila detaljniji pa samim time pravila Incoterms 2020 imaju i veći broj

¹² Kada strane ugovore primjenu klauzule Incoterms EXW ili neku od D-klauzula, radnja koju prodavatelj treba poduzeti radi isporuke sastoji se samo u stavljanja robe na raspolaganje kupcu. Sličan učinak nastaje i ako se ugovori primjena klauzula Incoterms FAS ili FCA, potonju u vezi s imenovanim mjestom isporuke koje se razlikuje od prodavateljevog sjedišta. Prema FAS-u prodavatelj mora staviti robu uz bok broda koji je naznačio kupac, a prema FCA, u vezi s mjestom isporuke koje se razlikuje od sjedišta prodavatelja, prodavatelj mora staviti robu na raspolaganje prijevozniku ili drugoj osobi koju odredi kupac. U svim preostalim konstelacijama, primjenom klauzule FCA sjedište prodavatelja, primjenom klauzule FOB ili primjenom neke od C - klauzula Incoterms-a, prodavatelj je dužan predati robu tako da prijevoznik ili druga osoba koju je kupac preuzmu robu. Incoterms 2010 izričito navodi da prodavatelj mora dostaviti robu tako što će je "predati prijevozniku". Isto se odnosi na klauzule FOB, CFR i CIF jer je prodavatelj dužan staviti robu na brod. Izraz "prošao je brodsku šinu" više se ne koristi u Incotermsu 2010. Nakon što je prodavatelj predao robu prijevozniku uz bok broda ili je stavljena na brod, prodavatelj je ispunio svoju obvezu isporuke.

¹³ Harksen, N., Das Drittlandsreihengeschäft – im Blickwinkel des Gesetzgebungsvorschlags der Europäischen Kommission, BB, 2018, br. 4., str. 163.

¹⁴ Vrijedi pripomenuti da su EXW i DDP pravila koja se nalaze na krajnjim točkama pravila Incoterms. Trgovci bi, međutim, kod sklapanja međunarodnih ugovora trebali razmotriti i alternative ovim pravilima. Tako kod EXW prodavatelj mora samo staviti robu kupcu na raspolaganje. Prodavatelju i kupcu to može izazvati probleme pri utovaru i izvoznim formalnostima. Prodavatelju se stoga preporučuje prodaja prema pravilu FCA. Jednako tako, prema pravilu DDP, prodavatelj ima određene obveze prema kupcu koje može ispuniti jedino u kupčevoj zemlji, na primjer, ispunjavanje uvoznih formalnosti. Prodavatelju bi moglo biti fizički ili pravno teško ispuniti te obveze u kupčevoj zemlji, pa se u takvim okolnostima prodavatelju preporučuje prodaja robe prema pravilima DAP ili DPU. O tome koja pravila predstavljaju „suprotne krajnosti“ vidi Incoterms 2020 - Pravila ICC-a za upotrebu domaćih i međunarodnih trgovinskih termina, ICC, Pariz, 2019, str. 4-5.

¹⁵ Vidi Williams, A./Smith, H., Say Goodbye to Your EX (Works) - Proposed Changes in Incoterms 2020, dostupno na <https://www.allynintl.com/en/news-publications/entry/say-goodbye-to-your-ex-works-proposed-changes-in-incoterms-2020>, pregledano 20.12.2020. Također vidi Pirrong, N., Die aktuelle Reformdiskussion zu den INCOTERMS 2020 – Bewegungen im internationalen Vertriebsrecht, ZVertriebsR, 2019, str. 219-220.

¹⁶ Vidi Zwilling-Pinna, C., Update wichtiger Handelsklauseln: Neufassung der Incoterms ab 2011, BB, 2010, br. 49., str. 2980. i dalje.

stranica u odnosu na prethodno izdanje. Ona sadrže opširan uvod te objašnjenja za trgovce-korisnike koja nalazimo uz svaku klauzulu što olakšava snalaženje u tekstu. Izmjene u samom jeziku (izričaju) klauzula Incoterms doprinose boljem razumijevanju njihovog sadržaja. Tako se primjerice, središnja pitanja isporuke (predaja robe/preuzimanje robe) i “prijelaza rizika” sada nalaze na početku teksta pojedinih klauzula (članci A2 / B2 i A3 / B3). Nadalje, važno pitanje raspodjele troškova uređeno je u članku A9 / B9 te stoga nije potrebno dodatno utvrđivati koji troškovi nastaju prodavatelju odnosno kupcu u svezi s konkretnom klauzulom (paritetom).

3.1. DPU umjesto DAT

Na popisu klauzula Incoterms 2020 nalazi se nova klauzula DPU (predano na mjesto istovareno), ali više nema klauzule DAT uvedene 2010. godine. Riječ je o tome da klauzula DPU sadržajno odgovara klauzuli DAT.

ICC je odlučio unijeti dvije promjene u DAT i DAP. Kao prvo, izmijenjen je redoslijed ovih dvaju pravila Incoterms 2020 tako da se sada DAP kod kojeg predaja prethodi istovaru, pojavljuje ispred pravila DAT. Drugo, ime pravila DAT promijenjeno je u DPU (Predano na mjesto istovareno), čime se naglašava da u stvarnosti odredište može biti bilo koje mjesto, a ne samo „terminal”. Međutim, ako to mjesto nije na terminalu, prodavatelj mora osigurati da je mjesto na kojem namjerava predati robu mjesto gdje robu može istovariti.¹⁷

Jedina razlika između pravila DAT i DAP u pravilima Incoterms 2010 bila je u tome što je kod primjene pravila DAT prodavatelj predavao robu kada je istovarena s pristiglog prijevoznog sredstva u „terminal”, dok je kod pravila DAP prodavatelj predavao robu kada je stavljena na raspolaganje kupcu na prijevoznom sredstvu radi istovara.¹⁸ Potrebno je podsjetiti se da je smjernica za DAT Incoterms 2010 široko definirala riječ „terminal” kako bi uključivala „bilo koje mjesto, bilo ono pokriveno ili ne...”. Novina je što se mjesto isporuke više ne naziva “terminal”. Kao i ranije, ova klauzula u osnovi odgovara DAP-u (isporučuje se na mjestu), s tom razlikom što kod DAP-a kupac / primatelj mora izvršiti iskrcaj robe, a kod DAT-a (tj. DPU-a) to je zadaća prodavatelja odnosno prijevoznika (otuda izraz “istovarena roba”). Primjerice, prodavatelj kod klauzule DPU (ili prethodno DAT) u svezi s isporukom robe kupcu u cestovnom kamionskom prometu mora uzeti u obzir dodatne troškove prijevoza, jer prijevoznik u pravilu nije dužan na istovar pa je u tom smislu potrebno to pitanje potrebno prethodno

¹⁷ Detaljnije o tome vidi Incoterms 2020 - Pravila ICC-a za upotrebu domaćih i međunarodnih trgovinskih termina, ICC, Pariz, 2019, str. 15. – 16.

¹⁸ Usp. Jurić, D., Mihić, J., Prijelaz rizika s prodavatelja na kupca kod ugovora o međunarodnoj kupoprodaji s osvrtnom na Incoterms 2010, Zbornik Pravnog fakulteta Rijeka, v. 33, 2012, br. 1, str. 360. i dalje.

urediti. Prednost “nove” klauzule DPU je i u tome što već sama razlika u nazivu u odnosu na klauzulu DAP upućuje trgovce na veću pozornost kod ugovaranja. Međutim, u praksi će se ta klauzula i dalje primjenjivati u slučaju isporuke do kontejnerskog terminala (luka ili željeznica), jer je prijevoznik u praksi najčešće već u ugovornom odnosu s operatorom terminala.

3.2. Priprema za prijevoz i rok isporuke za klauzulu EXW i F - klauzule

Trgovci koji namjeravaju primjenjivati klauzule EXW, FCA, FOB ili FAS Incoterms 2020 trebaju prvo pročitati članak A8 / B8 svake od tih klauzula. U tim člancima spomenutih klauzula došlo je do manjih izmjena u svezi s obvezama prodavatelja u pogledu pregleda, pakiranja i označavanja kupljenog predmeta. Kao i prema prethodnoj verziji (Incoterms 2010) prodavatelj je dužan platiti troškove postupaka provjere (provjera kvalitete, mjerenje, vaganje i brojenje) koji postupak prethodi predaji robe. Nadalje, prodavatelj mora, o svom trošku, zapakirati robu, osim ako je za određenu vrstu trgovine uobičajeno da se ta vrsta robe prevozi nezapakirana.¹⁹ Naposljetku prodavatelj mora zapakirati i označiti robu na način koji je prikladan za njen prijevoz, osim ako su strane ugovorile posebna pravila pakiranja i označavanja.²⁰ Novina se sastoji u tome što više nije dovoljno da kupac prije sklapanja ugovora obavijesti prodavatelja o posebnim zahtjevima u svezi s pakiranjem (vidi članak A9 / B9 verzije iz 2010²¹) već je potrebno da se prodavatelj i kupac sporazume o tom pitanju.²²

¹⁹ Pokazalo se u našoj sudskoj praksi da je predmet spora najčešće upravo klauzula EXW. Tako primjerice, u presudi Trgovačkog suda u Varaždinu od 13. ožujka 2017, Sud ističe da je klauzula EXW u području Incotermsa sporazum sukladno kojem prodavatelj mora robu kupcu staviti na raspolaganje u svom sjedištu, pri čemu se uzima da je sjedište prodavatelja mjesto ispunjenja, dok prijevoz u sjedište kupca, neovisno od toga tko ga naručuje, ulazi u njegovu sferu zbog čega kupac ima obvezu snositi troškove istog. Budući da nije sporno među strankama da je robu na koju se odnose predmetni računi tužitelja, tužitelj isporučivao prijevozniku kojeg je naručio i plaćao tuženik u krugu svog proizvodnog pogona u D. K., nakon čega tužitelj više nije imao utjecaja na odredište na koje se roba imala dovesti (već je ovo pitanje bilo nevezano na pravni odnos stranka i regulirano prijevozničkim ugovorom između tuženika i prijevoznika kojeg je tuženik angažirao u tu svrhu), radi čega je država članica u kojoj je roba dostavljena/isporučena, Republika Hrvatska. TS Varaždin, P-71/2015, dostupno na www.iusinfo.hr, pregledano 20.12.2020.

²⁰ Vidi Zwilling-Pinna, C., Wichtig für viele Unternehmen: Die Internationale Handelskammer (ICC) führt neue Incoterms 2020 ein, BB, 2020, br. 51-52., str. 3018.

²¹ Prodavatelj mora o svom trošku zapakirati robu, osim ako je uobičajeno da se za tu granu trgovine da se obavlja prijevoz robe koja se prodaje bez ambalaže. Prodavatelj može robu pakirati na način prikladan za njezin prijevoz, osim ako kupac nije obavijestio prodavatelja o određenim zahtjevima pakiranja prije sklapanja kupoprodajnog ugovora. Pakiranje treba označiti na odgovarajući način. Primjerice za klauzulu FCA - Incoterms 2010, vidi Incoterms 2010 - ICC rules for the use of domestic and international trade terms, ICC, Pariz, 2010, str. 28.

²² Ugovaratelji pitanje pakiranja mogu urediti i putem e-maila, nakon sklapanja ugovora a prije predaje robe prijevozniku.

Kod F-klauzula, revidirano je pravilo o roku isporuke (članak A2 F-klauzula). Ugovoreni datum isporuke prva je referentna točka. Ako je umjesto toga ugovoreno razdoblje isporuke (ispunjenje unutar „ugovorenog roka isporuke“) tijekom kojeg razdoblja će se roba dostaviti kupcu, dostava se mora obaviti - kao i prema Incoterms 2010 - tijekom tog razdoblja. Novo je tumačenje da kupac određuje točan datum isporuke u okviru razdoblja za isporuku, naznačujući kada će njegov prijevoznik odnosno agent preuzeti robu.²³ Razdoblje isporuke prema F-klauzulama Incoterms-a znači da prodavatelja mora biti spreman isporučiti robu već na početku razdoblja ugovorenog za isporuku. U poslovnoj praksi podrazumijeva se da prodavatelj mora najaviti da je spreman za otpremu robe u nekom trenutku tijekom razdoblja isporuke, to pitanje ugovorne strane moraju posebno urediti.²⁴

3.3. Nabava robe u kontekstu višestruke prodaje u lancu

Već je bilo riječi o tome da pravila Incoterms 2020 zadržavaju arhitektoniku Incoterms 2010. jer se sastoje od sedam klauzula za “sve načine prijevoza” (EXW, FCA, CPT, CIP, DAP, DPU, DDP) te četiri klauzule za brodski prijevoz (tzv “modre klauzule” - FAS, FOB, CFR, CIF). U svezi s “modrim klauzulama” vrijedi pripomenuti da već i pravila Incoterms 2010 sadrže tumačenje prema kojem prodavatelj također može pribaviti “već isporučenu robu” umjesto isporuke (na brodu). Ova bi se preporuka trebala primjenjivati na prodaju “plutajuće robe”, odnosno na prodaju robe tijekom pomorskog prijevoza.²⁵

Izraz (“ili tako da nabavi tako predanu robu”) kod pravila Incoterms 2020 odnosi se na sve klauzule osim klauzule EXW dok se u ranijoj verziji koristio samo kod “modrih klauzula”.²⁶ To je značajna okolnost za klauzule poput FCA, CPT i CIP, posebice uzme li se u obzir da bi ih, prema preporuci ICC-a, trgovci trebali koristiti za pomorski prijevoz kontejnera (umjesto „klasičnih“ klauzula FOB, CFR i CIF). Klauzule FOB i CIF i dalje se često primjenjuju kod kupoprodaje tzv. “plutajuće robe”, posebice kada su sirovine predmet kupoprodaje.

²³ Vrijedi pripomenuti da je takvo rješenje proizlazilo već iz tumačenja članka B7 Incoterms 2010.

²⁴ O značaju sporazuma između ugovornih strana o tom pitanju i prije donošenja novih pravila vidi Gran, A., Die Rechtsprechung zum Transportrecht im Jahr 2018, NJW, 2019, br. 14., str. 978.

²⁵ Zwilling-Pinna, C., Wichtig für viele Unternehmen: Die Internationale Handelskammer (ICC) führt neue Incoterms 2020 ein, BB, 2020, br. 51-52., str. 3018.

²⁶ Vidi primjerice pravilo iz odjeljka A2 DAP Incoterms 2020: Prodavatelj mora predati robu tako da je stavi na raspolaganje kupcu na dolaznome prijevoznom sredstvu, spremnu za istovar u ugovorenoj točki, ako takva postoji, na imenovanom mjestu odredišta *ili tako da nabavi tako predanu robu*. ICC Incoterms 2020, str. 66.

3. 4. Suvišna razrada pravila Incoterms 2020 kod pojedinih pitanja

U najboljoj namjeri da se novim pravilima trgovcima pruže detaljna objašnjenja i poboljša njihova preglednost, ICC kao tvorac pravila na više mjesta pribjegava nepotrebnim ponavljanjima. Primjerice, kod klauzule DAP, članak A2, navodi se da prodavatelj mora predati robu tako da je stavi na raspolaganje kupcu na prijevoznom sredstvu, spremnu za istovar u ugovorenoj točki, ako takva postoji, na imenovanome mjestu odredišta *ili tako da nabavi tako predanu robu*. U oba slučaja prodavatelj mora predati robu na ugovoreni datum ili u ugovorenom roku. U tom pravilu suvišan je dio:.. *“ili tako da nabavi tako predanu robu”*, pri čemu se riječ *“nabava”* odnosi na slučajeve višestruke prodaje u lancu (prodaje u nizu) koje su uobičajene kod trgovine zamjenjivom robom. Nejasno je zašto je taj odlomak također umetnut u klauzule DAP, DPU i DDP. Kad je ugovorena neka od D-klauzula prodavatelj tzv. “plutajuće robe” dužan je robu dostaviti na određeno mjesto tj. odredište. Čak i da se takav pravni posao sklopi tek nakon dolaska na odredište nema mjesta dodatnim objašnjenjima jer već i iz tumačenja cilja tog pravila jasno proizlazi da je dopuštena višestruka prodaja robe u lancu tijekom prijevoza.²⁷

Nadalje, u članku A4 C-klauzula CPT i CIP, navodi se da prodavatelj mora sklopiti ili ishoditi ugovor o prijevozu robe od ugovorene točke predaje, ako takva postoji, u mjestu predaje do imenovanog mjesta odredišta ili, ako je tako ugovoreno, do bilo koje točke u tome mjestu.²⁸ Ugovor o prijevozu mora sadržavati uobičajene odredbe, mora biti sklopljen na trošak prodavatelja i mora

²⁷ Vidi ICC 2020, str. 65 -66.

²⁸ Tako Zwilling-Pinna, C., Wichtig für viele Unternehmen: Die Internationale Handelskammer (ICC) führt neue Incoterms 2020 ein, BB, 2020, br. 51-52., str. 3017.

predvidjeti prijevoz uobičajenim pravcem *te na način koji je uobičajen za prijevoz robe iste vrste.*²⁹

Suvišno je i umetanje riječi “*ili organizirati*” u članak A4 D-klauzula. Tako se navodi da prodavatelj mora, o svom trošku, ugovoriti ili organizirati, prijevoz robe do imenovanog mjesta odredišta ili do ugovorene točke, ako takva postoji, u imenovanome mjestu odredišta.³⁰ ICC kao tvorac pravila tim riječima želi poručiti trgovcima da isporuku do odredišta može izvršiti i sam prodavatelj a bez uključivanja prijevoznika. I bez toga posve je razumljivo da posao prijevoza može obaviti i sam prodavatelj osim u slučaju kada postoji važan razlog za korištenje usluga specijaliziranog prijevoznika.³¹

²⁹ Vidi ICC 2020, str. 54. U svezi s primjenom klauzule CPT Incoterms, vidi presudu Trgovačkog suda u Zagrebu od 10. studenog 2020. Prvotuzitelj ističe da je tuženik iskupio tovarni list jer prijevozne troškove i druge troškove što nastanu tijekom prijevoza plaća pošiljač, po tarifi koja se primjenjuje na dan sklapanja ugovora o prijevozu, ili primalac ako iskupi tovarni list, a pošiljač nije preuzeo na sebe plaćanje troškova. Na tovarnom listu jasno stoji paritet CPT kojim je tuženik preuzeo plaćanje eventualnih dodatnih troškova osim prevoznine. Smatra da vagonsku dangubninu treba platiti tuženik obzirom da ona ne ulazi u trošak prevoznine H. je bio prijevoznik na relaciji Republika Č. – O. (RH), tuženik je bio ili organizator prijevoza ili špediter i primatelj pošiljke koja je putovala iz otpremne stanice u Č. do sjedišta društva S. u O., s time da se radilo o prijevozu nekih kemikalija, i obveza tuženika je bila prikupiti svu dokumentaciju kako bi se prijevoz mogao izvršiti redovnim putem. Dolaskom na carinu, nije bila priložena faktura uz tovarni list, zbog čega je vlak morao stajati na granici, što je tužitelju uzrokovalo troškove u vidu vagonске dangubnine. Obzirom da su u tovarnom listu postojali nedostaci, za što nije odgovoran H., a tuženik je iskupio tovarni list budući je na njega otisnuo svoj žig, to je na tuženiku bila dužnost otkloniti nedostatke u dokumentaciji i to što prije kako bi se prijevoz mogao nastaviti. Istaknuo je da je revers od 15. listopada 1996. dokaz da je tuženik primio poziv na plaćanje dangubnine i da se već u tovarnom listu prigovaralo od strane tužitelja, odnosno ističe da je tuženiku već prilikom predaje tovarnog lista bilo ukazano na činjenicu da je zbog čekanja na granici predniku tužitelja nastao trošak u vidu vagonске dangubnine. Dodao je da je visina određena Tarifom te da ne može objasniti iz kojeg je razloga iznos koji je naveden u reversu različit od onog koji je predmet ovog spora. Tuženik je u odnosu na ugovoreni paritet CPT naveo da po istome ugovorene troškove prijevoza do ugovorenog mjesta, što je ovdje Koprivnica, snosi pošiljatelj koji je naveden u rubrici 10. Smatra da vagonска dangubnina spada u prijevozne troškove, a u ovom slučaju tuženik nije bio niti pošiljatelj, niti primatelj, nego špediter. U tovarnom listu navedeno je da je plaćena vozarina do CPT mjesto K. Navedeno prema definiciji termina CPT iz INCOTERMS-a znači da je prodavatelj izvršio svoju obvezu kad je isporučio robu izvožno ocarinjenu prijevozniku (ili drugoj osobi koju je imenovao kupac) u ugovorenom mjestu. Prodavatelj je dužan ugovoriti i platiti troškove prijevoza do imenovanog odredišta. Rizik nad robom prelazi na kupca u prvoj točki gdje prodavatelj preda robu prijevozniku (ili drugdje ako se tako kupac i prodavatelj dogovore), ali prodavatelj snosi trošak prijevoza. Stoga je osnovan navod drugotuzitelja da je u odnosu na ovaj konkretan prijevoz pošiljatelj na sebe preuzeo obvezu plaćanja troškova prijevoza, dok ne proizlazi da je on na sebe preuzeo i plaćanje dodatnih troškova pa bi stoga tuženik, koji je iskupio tovarni list, sukladno čl. 39 st. 1 Zakona o ugovorima u prijevozu u željezničkom prometu, bio obveznik plaćanja drugih troškova što nastanu tijekom prijevoza, a među koje, prema stajalištu ovog suda, spadaju i naknade za posebne usluge kao što je vagonска dangubnina. TS Zagreb, P-264/20, dostupno na www.iusinfo.hr, pregledano 20.12.2020.

³⁰ Vidi ICC 2020, str. 66.

³¹ Usp. Müller, W.; Steinmetz, U., Internationale Handelsklauseln - Struktur und Einsatz am Beispiel der Incoterms 2020, Springer Gabler, Wiesbaden, 2020, str. 75.

3.5. Osiguranje prema pravilima Incoterms 2020

Posebno vrijedi spomenuti i izmjenu kod klauzule CIP a u svezi s pitanjem osiguranja od rizika (članak A5).³² U pravilima Incoterms 2010, članak A3 pravila CIF te CIP predviđao je obvezu prodavatelja „da o svom trošku pribavi osiguranje tereta s barem minimalnim pokrićem, kako je to predviđeno klauzulama (C), Institutskih klauzula za osiguranje robe (Institute Cargo Clauses), Lloyd’s Market Association/ International Underwriting Association LMA/IUA, ili bilo kojim sličnim klauzulama.” Institutske klauzule za osiguranje tereta (C) pokrivaju niz navedenih rizika, uz postojanje pojedinačnih izuzeća. Institutske klauzule za osiguranje tereta (A), s druge strane, pokrivaju „sve rizike”, ponovno uz pojedinačna izuzeća.³³ Tijekom konzultacija koje su prethodile objavljivanju pravila Incoterms 2020, predloženo je da se s Institutskih klauzula za osiguranje tereta (C) prijeđe na primjenu Institutskih klauzula za osiguranje tereta (A) te se na taj način poveća pokriće koje prodavatelj pribavlja za kupca. To bi, naravno, podrazumijevalo dodatne troškove glede premije. Suprotan prijedlog, konkretno ostati pri Institutskim klauzulama za osiguranje tereta (C), bio je podjednako snažno zastupan, a posebno su ga zastupali oni koji sudjeluju u pomorskom trgovanju robom. Nakon znatne rasprave unutar i izvan skupine za izradu nacрта, odlučeno je da se osigura različito minimalno pokriće kod pravila CIF i CIP Incoterms. Kod prvog pravila, koji će se vjerojatnije koristiti u pomorskoj trgovini robom, zadržano je postojeće stanje s Institutskim klauzulama za osiguranje tereta (C) kao početna točka, iako, naravno, strane mogu ugovoriti veće pokriće.³⁴ Kod drugog pravila, dakle kod pravila CIP, prodavatelj mora pribaviti pokriće osiguranja u skladu s Institutskim klauzulama za osiguranje tereta (A), iako, naravno, strane opet mogu ugovoriti nižu razinu pokrića.³⁵ S druge strane, ta razlika između klauzula CIF i CIP u pogledu osiguranja nosi povećanu opasnost od pogreške pa prodavatelj kod primjene spomenutih klauzula mora postupati s posebnom pozornošću.³⁶

Klauzule CIF, imenovana odredišna luka, Incoterms 2020 i CIP, imenovano mjesto, Incoterms 2020 predviđaju da prodavatelj sklapa ugovor o osiguranju

³² Za ranija izdanja Incoterms pravila (osiguranje tereta) vidi Pahlitzsch, W.; Bühne, H., *Importgeschäfte*, Springer Gabler, Wiesbaden, 1996, str. 47-48.

³³ Usp. Müller, W.; Steinmetz, U., *Internationale Handelsklauseln - Struktur und Einsatz am Beispiel der Incoterms 2020*, Springer Gabler, Wiesbaden, 2020, str. 68. i dalje.

³⁴ Zwilling-Pinna, C., *Wichtig für viele Unternehmen: Die Internationale Handelskammer (ICC) führt neue Incoterms 2020 ein*, BB, 2020, br. 51-52., str. 3017.

³⁵ Vidi ICC 2020, str. 14-15.

³⁶ *Ibid.*, str. 128.

robe u prijevozu. Osiguranje ne pokriva cijelu transportnu rutu, već dio prijevoza koji organizira prodavatelj, dok rizik od slučajne propasti robe leži na kupcu.

Klauzula CIF, nazvan odredišnom lukom, Incoterms 2020 obvezuje prodavatelja da sklopi osiguranje u korist kupca u skladu s Institutskim klauzulama za osiguranje tereta (C). Taj standard obuhvaća opasnosti (rizike) od požara ili eksplozija, nasukavanja, prevrtanja prijevoznog sredstva, sudar, havariju itd.

S druge strane, rizici poput štrajka ili piratstva nisu osigurani. Taj minimalni skup osiguranih događaja ne uključuje oštećenja robe koja mogu nastati već i kod uobičajenog pomorskog prijevoza. Uz to, CIF – luka odredišta, Incoterms 2020 uključuje osigurani iznos od 110 % vrijednosti robe u valuti kupoprodajnog ugovora.

S druge strane prema klauzuli CIP - imenovano mjesto, Incoterms 2020 prodavatelj sklapa ugovor o osiguranju prema standardu A Institutskih klauzula. To znači da je roba osigurana od svih rizika. Međutim uvjeti poslovanja osiguravajućih društava predviđaju brojne iznimke koji isključuju obvezu tih osiguravatelja na isplatu naknade. To uključuje, prije svega, namjerno izazvanu štetu. Osiguranje ne pokriva prirodna ili tehnička curenja, gubitke na težini/volumenu ili prirodno trošenje³⁷, gubitak, oštećenje zbog neadekvatne ambalaže ili nedostatnih mjera predostrožnosti kada je poznato da osigurana imovina zbog svojih značajki ne može podnijeti uobičajena opterećenja tijekom prijevoza³⁸, šteta nastala kod kvarljive robe, gubitak, šteta ili troškovi zbog kašnjenja u prijevozu³⁹, gubitak, šteta ili troškovi na teretu zbog nesposobnosti za plaćanje broдача ili operatera, neprikladnost prijevoznog sredstva ako je prodavatelj za to znao ili morao znati, politički nemiri (državni udar, građanski rat, štrajk, lock-out i sl.).⁴⁰

U poslovnoj praksi najčešće je slučaj da su trgovci - prodavatelji koji posluju u međunarodnom trgovinskom prometu, zbog prirode svoje djelatnosti već ugovaratelji/osiguranci nekog oblika prijevoznog osiguranja. Ovisno o zastupljenosti usluge prijevoza u njihovom poslovanju, spomenuti trgovci sklapaju tailor-made ugovore o osiguranju roba a koji ugovori su prilagođeni vrsti robe i logistici potrebnoj za prijevoz te im osiguravajuća društva odobravaju

³⁷ Primjerice, alkoholi spadaju u hlapljive tvari, tako da su uobičajeni gubici u volumenu kod njihovog prijevoza.

³⁸ Primjerice kod prijevoza porculanskog posuđa.

³⁹ To vrijedi i ako je kašnjenje uzrokovano osiguranim rizikom. Požar na brodu može dovesti do kašnjenja, ali ako nije došlo do požara na samoj osiguranoj imovini tada nije riječ o događaju koji je pokriven osiguranjem.

⁴⁰ S druge strane, šteta koja je nastala zbog piratstva pokrivena je standardom A Institucijskih klauzula.

popust. Stoga je dvojbena pitanje zašto bi prodavatelj u kupoprodajni ugovor uključio klauzulu CIF odnosno CIP, ako može povoljno osigurati robu. Međutim, te klauzule odgovaraju kupčevim interesima. Prodavatelj organizira prijevoz do točke/mjesta predaje robe. Međutim, rizik prelazi na kupca već u trenutku kada je prodavatelj još uvijek odgovoran za organizaciju prijevoza. U kupčevom je interesu znati da je roba osigurana dok god on snosi rizik a roba još uvijek nije u njegovom posjedu. Budući da će morati platiti kupoprodajnu cijenu čak i ako se rizik ostvari, ako je došlo do prijelaza rizika s prodavatelja na kupca.

U slučaju kada nije ugovorena primjena klauzula CIF ili CIP kupac ne može sa sigurnošću uzeti da je roba na odgovarajući način osigurana. Stoga ugovorne strane trebaju pravovremeno urediti to pitanje. Ugovaratelji bi također trebali imati na umu okolnost da ako svatko od njih sklopi ugovor o osiguranju prijevoza samo za dio rute za koji snose rizik, neće biti jednostavno utvrditi kada je šteta nastala.⁴¹ Je li šteta nastala tijekom dijela prijevoza za koji odgovara prodavatelj ili kupac? Preporučuje se za takve slučajeve osiguranje prijevoza “od vrata do vrata” koje osiguranje premašuje minimalne zahtjeve prema klauzulama CIF odnosno CIP Incoterms 2020 ali se tako bolje štite interesi ugovornih strana.

3.6. Objašnjenja za korisnike s posebnim osvrtom na pitanje teretnice s naznakom „ukrcano na plovilo“ kod FCA isporuka robe

Okolnost da su u Incoterms 2020 „objašnjenja za korisnike“ većeg opsega u odnosu na Incoterms 2010 zapravo znači da tvorac tih pravila češće nego u prethodnim izdanjima daje tumačenje o tome kada i kako se primjenjuju pojedine klauzule. To je vidljivo u objašnjenjima za korisnike uz klauzulu EXW u kojima se upozorava kupce da je spomenuta klauzula pravilo koje odgovara prodavatelju su njegove obveze tada najmanje.⁴² Ako želi izbjeći svaki rizik tijekom utovara u prostoru prodavatelja, kupcu se predlaže da ugovori klauzulu FCA. Prema klauzuli FCA, ako se roba kupcu predaje u prostoru prodavatelja, prodavatelj je dužan utovariti robu, pri čemu rizik gubitka ili oštećenja robe tijekom te

⁴¹ To posebice vrijedi za skrivene nedostatke.

⁴² Prema tome kupac mora upotrijebiti posebnu pozornost kada se koristi ovom klauzulom. Tako u presudi Trgovačkog suda u Zagrebu od 24.5.2018, Povrv - 2386/2016 navodi da je na računima naveden paritet EXW O., odnosno Incoterms paritet koji označuje franko tvornica, da kupac preuzima robu i odgovornost u tvornici prodavatelja, prodavatelj ne snosi nikakve ostale troškove. Uvidom u carinsku deklaraciju, odnosno prijave EX 1 sud je utvrdio da je tužitelj kao pošiljalac predao deklarant trgovačkom društvu I. pošiljke, a u kojima je kao primatelj naveden tuženik, pri čemu je iz pečata carinskog prijelaza Š. vidljivo da je roba izvezena iz Bosne i Hercegovine. Tuženik tijekom postupka nije osporavao da bi robu zaprimio niti je navodio da bi ista imala materijalnih nedostataka, a slijedom čega je sud utvrdio da je tuženik od tužitelja naručio robu, a koju je tužitelj isporučio tuženiku sukladno ugovoru, pri čemu tuženik nije dokazao da je navedenu robu platio. Dostupno na www.iusinfo.hr, pregledano 20.12.2020.

radnje snosi prodavatelj. Korištenje klauzule FCA kupcu se preporučuje i zbog izvoznih formalnosti koje tada o svom trošku obavlja prodavatelj.⁴³

Na više mjesta u Pravilima ističe se da stranke “ne bi trebale” ugovarati primjenu tzv. “modrih klauzula” kada je riječ o prodaji robe koja se prevozi u kontejnerima. Tako se primjerice kod objašnjenja uz klauzulu FOB navodi da se spomenuto pravilo koristi samo za prijevoz morem ili unutarnjim plovnim putevima kada strane namjeravaju predati robu njenim smještanjem tj. ukrcavanjem na plovilo pa prema tome, pravilo FOB nije primjereno kada se roba predaje prijevozniku prije nego što je ukrcana na plovilo.⁴⁴ U tom slučaju, umjesto pravila FOB strane bi trebale razmotriti korištenje klauzule FCA.⁴⁵ Ipak, s obzirom na okolnost da se u spomenutim slučajevima još uvijek često koriste klauzule FOB i CIF, to se moglo iskoristiti kao priliku da se te klauzule dopune pravilima koje bolje odgovaraju kontejnerskom prijevozu.⁴⁶ Umjesto takvog praktičnog rješenja, ICC se odlučio za dogmatski pristup. Moglo bi se zaključiti da im je cilj provesti “preodgoj” trgovaca koji očito u dovoljnoj mjeri ne koriste klauzulu FCA te ih navesti da je ugovaraju umjesto klauzule FOB.

U tom kontekstu razmatra se i novo pravilo kod teretnica s naznakom „ukrcano na plovilo“ za FCA isporuke. Ako se roba, primjerice, otprema kontejnerom iz Shanghaia, korisnicima se preporučuje (i to opravdano) da, umjesto kupoprodaje robe “FOB Shanghai” ugovore kupoprodaju robe “FCA Shanghai kontejnerski terminal”.⁴⁷ Međutim, ako se takva transakcija provodi putem akreditiva, prodavatelji (ili još vjerojatnije njihove banke koje otvaraju

⁴³ Tim pitanjima bavio se Visoki trgovački sud RH u predmetu Pž 2573/07-4, 30.7. 2007. Ističe se da je u rubrici 14 međunarodnih tovarnih listova 1714846 uz račun 082/05, 0879421 uz račun 083/05 i 1714852 (račun 084/05) navedena talijanska granica i Incoterms klauzula „FCA“. Iz toga proizlazi da su parnične stranke ugovorile da prodavatelj plaća prijevoz i osigurava robu do predaje robe prijevozniku kojeg odredi kupac-uvoznik na naznačenom mjestu. Kada stranke ugovore klauzulu FCA (Free Carrier)...named place – Franko prijevoznik ... s naznakom mjesta osnovna je obveza prodavatelja predati robu prijevozniku kojeg je odredio kupac na naznačenom mjestu pa je pošiljatelj robe u ovom slučaju bio dužan podmiriti naknadu za prijevoz do talijanske granice. Stoga su tuženik kao prodavatelj i F. s.p.a. zaključili ugovor o prodaji s klauzulom „FCA“ pa tužitelj naknadu za prijevoz od Gradeca do Gorizie može tražiti od tuženika. Konačno, u rubrici 14 međunarodnog tovarnog lista 0915521 uz račun 202/05 navedeno je mjesto Dezzo di Scavale i Incoterms klauzula „FCA“. Iz toga proizlazi da su parnične stranke ugovorile da prodavatelj plaća prijevoz i osigurava robu do predaje robe prijevozniku kojeg odredi kupac-uvoznik na naznačenom mjestu pa je prodavatelj bio dužan platiti naknadu za prijevoz od Grabrića do Dezzo di Scavale. Dostupno na www.iusinfo.hr, pregledano 20.12.2020.

⁴⁴ Primjerice kada se roba predaje prijevozniku u kontejnerskom terminalu

⁴⁵ Vidi ICC 2020, str. 103. ICC je već dao tu preporuku u pravilima Incoterms 2010.

⁴⁶ Imenovano mjesto ili luka koja se dodaje troslovnom nazivu, npr. CIP Las Vegas ili CIF Los Angeles, stoga je ključno za funkcioniranje pravila Incoterms 2020. Ovisno o tome koje je pravilo Incoterms 2020 odabrano, to mjesto jest mjesto ili luka u kojoj se smatra da je robu prodavatelj „predao“ kupcu, mjesto „predaje“ ili mjesto ili luka do koje prodavatelj mora organizirati prijevoz robe, tj. njeno odredište; ili, u slučaju pravila D, i jedno i drugo. *Ibid.*, str. 4.

⁴⁷ Usp. za pravila Incoterms 2010, DiMatteo, L. A., *International business law and the legal environment: a transactional approach*, Routledge, New York/London, 2017, str. 442.

akreditiv) mogli bi tražiti izdavanje teretnice s naznakom „ukrcano na plovilo”. Kada je predaja robe izvršena prije utovara robe na plovilo, dvojbeno je hoće li prijevoznik prodavatelju izdati teretnicu „ukrcano na plovilo” jer je to dužan napraviti tek kad se roba nalazi na plovilu.

To pitanje može se riješiti tako da kupac i prodavatelj ugovore da će kupac dati uputu svom prijevozniku da prodavatelju izda teretnicu „ukrcano na brod” nakon utovara robe, nakon čega je prodavatelj obvezan staviti na raspolaganje teretnicu kupcu, najčešće posredstvom banke. Budući da je kupac prijevoznikov ugovorni partner (izravno ili putem špeditera) upravo je kupac dužan prihvatiti dokaz da je roba predana na ugovoreni način i u ugovorenom roku.⁴⁸

Ako su strane tako ugovorile, kupac mora dati uputu prijevozniku da na kupčev trošak i rizik, prodavatelju izda prijevoznu ispravu u kojoj se navodi da je utovar robe izvršen (npr. teretnicu s naznakom “ukrcano na plovilo”). Međutim, ovo pravilo (članak B6, stavak 2 FCA) ne predstavlja potpuno novu mogućnost, jer se već u prethodnom izdanju (Incoterms 2010) navodi da je potreban “odgovarajući sporazum” pa su ugovorne strane i prije stupanja na snagu Incoterms 2020 mogle postupati na jednak način.

3.7. Obveze i troškovi u svezi s provjerenom bruto masom (VGM)

Pravila Incoterms 2020 obuhvaćaju samo dio pitanja iz kupoprodajnog ugovora koje je potrebno urediti. Uz pitanja koja ta pravila uopće ne uređuju, nisu do kraja uređena niti pitanja koja su obuhvaćena tim pravilima kao što je pitanje organizacije prijevoza i s tim povezanih troškova, što je vidljivo iz primjera provjerene bruto mase (*eng. verified gross mass - VGM*). U uvodu Incoterms-a 2020 jasno je istaknuto da nije bilo moguće pristati na izričito nametanje određivanja i prijenosa VGM-a jednoj od strana u kupoprodajnom ugovoru u određenim klauzulama. Naime od 1. srpnja 2016., Uredbom 2 prema Međunarodnoj konvenciji o zaštiti ljudskih života na moru (SOLAS), predviđeno je da pomorski prijevoznici, kod prijevoza kontejnera, moraju ili vagati zapakirani kontejner korištenjem kalibrirane i certificirane opreme, ili vagati sadržaj kontejnera i dodati im težinu praznog kontejnera. U svakom slučaju, prijevoznik mora evidentirati VGM. Ako se propusti udovoljiti ovoj obvezi, SOLAS predviđa sankciju prema kojoj se kontejner tada „ne smije utovariti na plovilo”.⁴⁹ Ove procedure vaganja očito uzrokuju troškove, a njihova povreda može dovesti do kašnjenja s utovarom pa je skupina zadužena za izradu

⁴⁸ Vidi Zwilling-Pinna, C., Wichtig für viele Unternehmen: Die Internationale Handelskammer (ICC) führt neue Incoterms 2020 ein, BB, 2020, br. 51-52., str. 3018.

⁴⁹ Detaljnije vidi Ramming, K., Die neuen VGM-Regelungen des SOLAS-Übereinkommens, Recht der Transportwirtschaft (RdTW), 2016, br. 6, str. 241. i dalje.

nacrta novih pravila Incoterms smatrala da su obveze i troškovi povezani s VGM-om previše specifični i složeni da bi opravdali izričito navođenje u pravilima Incoterms 2020.⁵⁰ Ako se dogovori F-klauzula, troškove osiguranja kontejnera snosi prodavatelj. Ako je riječ o FCA klauzuli, sve daljnje troškove na terminalu snosi kupac. Međutim, prema FOB-u, trošak utvrđivanja “provjerene bruto mase” (VGM) potrebne za prijevoz kontejnera koji prevoze teret brodom snosi prodavatelj. U slučaju primjene C-klauzula te klauzula DAP ili DDP, troškove istovara snosi prodavatelj pa i onda kada on nije odgovoran za istovar. Isto vrijedi za sve C-klauzule u svezi s ostalim troškovima i naknadama koji nastaju nakon isporuke robe do njezinog dolaska na odredište. Bez obzira na mjesto isporuke, troškovi koje snosi prodavatelj uključuju i troškove provjere kvalitete, mjerenja, vaganja i brojenja robe te pakiranja. Vidljivo je da su spomenuti troškovi i obveze na prodavatelju, što kod F- klauzula neće uvijek odgovarati zahtjevima poslovne prakse.⁵¹

4. Zaključak

Novo izdanje pravila Incoterms ne donosi važnije izmjene. Nova pravila su preglednija i bolje prilagođena korisnicima u odnosu na ranije izdanje. Praktički, u svim ključnim točkama prava i obveze prodavatelja i kupca ostala su nepromijenjena. Nema riječi o opsežnim sistemskim promjenama kakve su provedene prije deset godina pravilima Incoterms 2010. Trgovci koji planiraju primjenjivati novo izdanje pravila Incoterms 2020 na svoje ugovore primijetit će da je prikaz pravila detaljniji pa samim time pravila Incoterms 2020 imaju i veći broj stranica u odnosu na prethodno izdanje. Ona sadrže opširan uvod te objašnjenja za trgovce-korisnike koja nalazimo uz svaku klauzulu što olakšava snalaženje u tekstu. Izmjene u samom jeziku (izričaju) klauzula Incoterms doprinose boljem razumijevanju njihovog sadržaja. Tako se primjerice, središnja pitanja isporuke (predaja robe/preuzimanje robe) i “prijelaza rizika” sada nalaze na početku teksta za svaku od klauzula (članci A2 / B2 i A3 / B3).

Osim kod klauzule EXW-a, ostale klauzule Incoterms 2020, u člancima A2/ B2 (prodavateljeve i kupčeve obveze) sadrže pravilo da prodavatelj mora predati robu tako da je stavi na raspolaganje kupcu na prijevoznom sredstvu, spremnu za istovar u ugovorenoj točki, ako takva postoji, na imenovanome mjestu odredišta ili tako da nabavi tako predanu robu.

⁵⁰ Vidi ICC 2020, str. 12-13.

⁵¹ O pojmu dobre poduzetničke prakse v. Kondring, J., Die „gute unternehmerische Praxis“ in einem möglichen künftigen AGB-Recht für den unternehmerischen Rechtsverkehr, BB, 2013, str. 74-75.

Na popisu klauzula Incoterms 2020 nalazi se nova klauzula DPU (predano na mjesto istovareno), ali više nema klauzule DAT uvedene 2010. godine. Riječ je o tome da klauzula DPU sadržajno odgovara klauzuli DAT.

U novom izdanju kod pravila FCA, DAP, DPU i DDP nedvojbeno se dopušta organiziranje prijevoza vlastitim prijevoznim sredstvima prodavatelja ili kupca. Incoterms 2020 koristi izraz “nabava” kako bi se uredila mogućnost preprodaje robe tijekom prijevoza. To je uobičajeno za prijevoz sirovina. U slučajevima preprodaje, prodavatelj ne može staviti robu na raspolaganje jer je ona već kod prijevoznika. Prodavatelj mora udovoljiti svim sigurnosnim zahtjevima prilikom prijevoza sve do predaje robe. Naime, postoje situacije u kojima, iako je robu trebalo prevesti od prodavatelja do kupca, ona može biti prevezena bez angažiranja prijevoznika kao treće strane. Tako, na primjer, ništa ne sprječava prodavatelja da, kod primjene pravila D, prijevoz organizira bez angažiranja treće strane, tako da upotrijebi vlastito prijevozno sredstvo. Isto tako, kod kupoprodaje prema pravilu FCA ništa ne sprječava kupca da upotrijebi vlastito vozilo kojim će robu preuzeti i odvesti je u poslovni prostor kupca.

U svezi s osiguranjem, prodavatelj sada mora sklopiti policu osiguranja koja uključuje viši nivo zaštite kupca. Ovo može prouzročiti teškoću ako propisi države odredišta odstupaju od klauzula CIF odnosno CIP. U tom slučaju ugovorne strane trebale bi razmotriti primjenu klauzule CPT. Kupac treba isto tako imati na umu da, prema klauzuli CIP Incoterms 2020, prodavatelj mora pribaviti veće pokriće prema Institutskim klauzulama za osiguranje tereta (A) umjesto pokrića prema Institutskim klauzulama za osiguranje tereta (C). Međutim, ugovornim stranama je i dalje ostavljena mogućnost ugovaranja osiguranja s nižom razinom pokrića.

Novost kod klauzule FCA jest da prema tom pravilu kupac mora prihvatiti dokaz da je roba predana u skladu s obvezama prodavatelja u svezi s predajom robe. Ako su strane tako ugovorile, kupac mora prijevozniku dati uputu da na kupčev trošak i rizik prodavatelju izda odgovarajuću prijevoznu ispravu (npr. teretnicu s naznakom “ukrcano na plovilo”). Ugovorne strane mogli bi sklopiti ugovor s takvim učinkom i bez spomenutog pravila. Teretnica s naznakom “ukrcano na plovilo” prodavatelju je potrebna i to najčešće zbog pravnog odnosa s bankom (akreditiv).

Člancima A7 pravila Incoterms 2020 uređuju se pitanje uvoznih/izvoznih formalnosti. Prodavatelj mora obaviti i platiti sve izvozne formalnosti koje traži zemlja izvoza, kao što su izvozna dozvola, sigurnosno odobrenje za izvoz, pregled prije otpreme i sva ostala službena odobrenja. Nadalje prodavatelj mora, na kupčev zahtjev, rizik i trošak, pomoći kupcu u pribavljanju svih isprava i/ili informacija koje se odnose na sve provozne/uvozne formalnosti, uključujući

sigurnosne zahtjeve i pregled prije otpreme koje traže zemlje provoza ili zemlja uvoza.

U novim pravilima provedena je redakcijska intervencija kod odredbe o raspodjeli troškova koji troškovi su na pregledan način popisani u člancima A9/B9 te je sada znatno jednostavnije utvrditi obveze kupca i prodavatelja u svezi s tim pitanjem.

INCOTERMS 2020 – BRAND NEW RULES OR MERELY COSMETIC CHANGES?

Incoterms are trading clauses drawn up by the International Chamber of Commerce in Paris and recommended for international use. They contain international rules for the interpretation of typical contractual clauses on the rights and obligations of sellers and buyers in international treaties. There is no obstacle to their application in legal transactions between domestic contracting parties. The first version dates from 1936, followed by new versions from 1953, 1967, 1976, 1980, 1990, 2000, 2010 and the latest version in 2020. In each new version, their Creator takes into account changes in commercial and transport practices, in particular the development of transport (container transport, multimodal transport, ro-ro transport) and new technologies for data storage and transmission (electronic bill of lading). In terms of content, the clauses regulate transportation, place of contractual delivery, risk transfer, costs and insurance. The subject of the paper is the latest version - Incoterms 2020, which rules came into force on 1.1.2020. They apply to sales contracts only, but due to the limited scope of legal issues that they deal with they are not a standalone source of law for the sales contract. Other important issues must be regulated by the contract (the characteristics of the goods, the method of payment, the rights and obligations of the parties to the contract in the case breach of contract, force majeure and changed circumstances, transfer of intellectual property rights, etc.). Goods like raw materials, ancillary and operational materials, chemicals, appliances, technical equipment, spare parts, food etc. may be the object of contracts. On the other hand, the object of such contracts may not, for example, be software, intellectual property rights and services. In the paper the Author discuss the changes made in the new version of these Rules - compared to the earlier version - Incoterms 2010. At first glance, it could be concluded that the latest changes are of a purely cosmetic nature. Considering that contractors could have previously arrange that the latest version of Incoterms applies to their contract always, then the difference between the mentioned versions (2010 -2020) becomes a matter of prime importance.

Dr. sc. BOŽENA BULUM, znanstvena savjetnica Jadranskog zavoda
Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti Zagreb, Republika Hrvatska

Dr. sc. MARIJA PIJACA, docentica
Pomorskog odjela Sveučilišta u Zadru, Republika Hrvatska

DRŽAVNE POTPORE ZA FINANCIRANJE INFRASTRUKTURE MORSKIH LUKA U RECENTNIM ODLUKAMA EUROPSKIH INSTITUCIJA

UDK: 627.35:336.14

Pregledni znanstveni članak / Review scientific paper

Rad je posvećen analizi razvoja politike Europske unije o državnim potporama za financiranje lučke infrastrukture. Niz godina izgradnja i proširenje infrastrukture uključujući i infrastrukturu morskih luka smatrala se mjerom opće gospodarske politike te nije bila podložna kontroli Europske komisije prema pravilima Ugovora o funkcioniranju Europske Unije o državnim potporama. Nedavno su nadležne europske institucije promijenile svoja stajališta o tom pitanju. U radu se analiziraju sve relevantne odluke Europskih institucija kao i odredbe Opće uredbe o skupnom izuzeću kojom se ipak dopuštaju određene vrste potpora za financiranje lučke infrastrukture.

1. UVOD¹

Javno financiranje infrastrukture morskih luka dugo vremena nije spadalo u područje primjene propisa o državnim potporama Europske unije (dalje u tekstu: Unija, EU) jer se smatralo da su izgradnja infrastrukture i upravljanje njome opće mjere javne politike, a ne gospodarska djelatnost, što je jedan od temeljnih preduvjeta za postojanje državne potpore.²

U tom smislu, *Smjernicama o državnim potporama za pomorski promet* određeno je da se investicije u infrastrukturu neće se smatrati državnim potporama u smislu čl. 87. Ugovora o Europskoj zajednici (čl. 107. Ugovora o funkcioniranju Europske unije, dalje u tekstu: UFEU) „ako je svim poduzetnicima omogućen

¹ Ovaj članak je rezultat istraživanja autora u okviru znanstvenoistraživačkog projekta Jadranskog zavoda Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti, pod naslovom *Izazovi u pravnom uređenju morskih luka – primjena europskog prava uz poštivanje nacionalne pravne tradicije* (razdoblje projekta: 1. siječnja 2020. – 31. prosinca 2021.).

² Preduvjeti postojanja državne potpore su: postojanje poduzetnika, pripisivost mjere državi, njeno financiranje državnim sredstvima, dodjela prednosti, selektivnost mjere i njen učinak na tržišno natjecanje među državama članicama. Više o tim uvjetima vidi, *Obavijest Komisije o pojmu državne potpore iz članka 107. stavka 1. Ugovora o funkcioniranju Europske unije*, OJ C 262, 19.7.2016., str.1-50.

slobodan pristup toj infrastrukturi pod jednakim uvjetima.“ Međutim, Europska komisija će ispitivati takve investicije ako se njima može biti dana izravna ili neizravna prednost određenim brodarima.³ Jednako tako, Komisija je prihvatila načelo prema kojem se neće se raditi o državnoj potpori kada javno tijelo podupire poduzetnika uz uvjete koji bi bili prihvatljivi i za privatnog investitora koji posluje u skladu s uobičajenim tržišnim uvjetima (načelo investitora u tržišnom gospodarstvu).⁴

Naime, javni je sektor u velikom broju država članica Unije tradicionalno imao vrlo značajnu ulogu kada je riječ o izgradnji (kao i održavanju, proširenju i unaprjeđenju) prometne infrastrukture te upravljanju tom infrastrukturom. Analizirajući razloge umiješanosti javnog sektora u sva pitanja vezana uz prometnu infrastrukturu, uključujući njeno financiranje, pravni teoretičari najčešće navode kako je zadaća države osigurati infrastrukturu koja omogućuje odvijanje pomorskog prometa te pružanje odgovarajućih javnih usluga te kako je prometna infrastruktura vrlo značajna za ostvarivanje vojnih i sigurnosnih ciljeva zbog čega se smatralo kako je upravljanje tom infrastrukturom jedan od oblika ostvarivanja državne suverenosti.⁵ Jednako tako, kada je riječ o infrastrukturi morskih luka pravni teoretičari također ističu njen tradicionalno veliki društveno-ekonomski značaj za zajednicu na području na kojem su luke smještene.⁶ Slijedom navedenog, u mnogim državama članicama Unije prometnom infrastrukturom, posebice infrastrukturom zračnih i morskih luka upravlja država ili tijela regionalne ili lokalne samouprave. Posljedica prisutnosti javnog sektora u morskim lukama je i ta što pravni režim te infrastrukture, posebice pravila o upravljanju i naplaćivanju korištenja te infrastrukture često vode računa prvenstveno o socijalnoj i političkoj ulozi luka.⁷ Zbog toga u

³ Vidi, Komunikaciju Komisije C (2004) 43 – Smjernice Zajednice o državnim potporama za pomorski promet (SL C 13, 17.1.2004., str. 3.–12.), paragraf 2.1. i Komunikaciju Komisije – o ažuriranju Priloga Komunikaciji Komisije C(2004) 43 – Smjernice Zajednice o državnim potporama za pomorski promet (SL C 120, 13.4.2017., str. 10.–11.).

⁴ Vidi *infra*, točka 5.

⁵ Takva stajališta zastupljena su u talijanskoj i belgijskoj pravnoj teoriji. Vidi, Ubbels, B., *Institutional Barriers to Efficient Policy Intervention in the European Port Sector*, IATSS Research, 2005, 29 (2), str.41.; Monaco, R., *La disciplina giuridica internazionale dell'aviazione civile*, in *Rivista di Diritto della Navigazione*, 1956, p. 100; Van Hooydonk, E., *The regime of Port Authorities under European Law including an analysis of the Port Services Directive*, in E. Van Hooydonk (edited by), *European Seaports Law, EU Law of Ports and Ports Services in the Port Package*, Series *Antwerp Maritime Law*, Antwerpen-Apeldoorn, 2003, str. 84, citirano prema Orrù, E., *Public Financing of Infrastructures and Charges within the Seaports Sector in the Current and Proposed EU and Domestic Law*, *Il diritto marittimo Quaderni*, 2015., str. 446.

⁶ Opširnije o odnosu luka i društvene zajednice vidi, Van Hooydonk, E., *Soft values of seaports: a strategy for the restoration of public support for seaports*, Antwerp, 2007, str. 47.; Alderton, P., *Port management and operations*, LLP, London Hong Kong, 2005, str.19.

⁷ Orrù, E., *Public Financing of Infrastructures and Charges within the Seaports Sector in the Current and Proposed EU and Domestic Law*, o.c. u bilj.5, str. 447.

mnogim državama članicama Unije, dugo vremena primaran cilj iskorištavanja lučke infrastrukture nije bio ostvarivanje profita,⁸ a države članice dodjeljivale su obilne iznose državnih potpora za financiranje te infrastrukture.

Međutim, niz procesa kao što su liberalizacija, privatizacija, integracija tržišta i tehnološki napredak povećala su mogućnost komercijalnog iskorištavanja prometnih infrastruktura, uključujući i infrastrukturu morskih luka.

Posljednjih godina zračni prijevoz, u odnosu na ostale grane prijevoza bilježi najveći porast. Također, ta je grana prijevoza postala predvodnik i kada je riječ o pravnoj regulaciji, osobito na razini EU. S druge strane, sektor morskih luka karakterizira njegova podreguliranost, osobito kada je riječ o državnim potporama morskim lukama.

Stoga su brojna pravna pravila izvorno donesena za zračne luke od strane Komisije i Suda EU-a⁹ primijenjena *mutatis mutandis* na pravne odnose u morskim lukama. To vrijedi i za državne potpore za financiranje infrastrukture morskih luka. Na tom je području Europska komisija prihvatila stajališta Suda EU-a donesena u presudama koje se odnose na financiranje infrastrukture zračnih luka. Naime, iako postoje brojne različitosti između morskih i zračnih luka, također postoje sličnosti među njima kada je riječ o njihovim infrastrukturama. Primjerice, te infrastrukture imaju ograničeni kapacitet pa je moguć pristup ograničenog broja korisnika tim infrastrukturama.¹⁰

U radu se analizira razvoj politike državnih potpora Unije u odnosu na financiranje infrastrukture morskih luka. Nadalje, analiziraju se procesi koji su doveli do promjene te politike, najznačajnije odluke Suda EU-a i Europske komisije na području dodjele državnih potpora morskim lukama te recentna pravila sekundarnog prava Unije o državnim potporama za financiranje infrastrukture morskih luka.

⁸ Takva stajališta lučkih uprava u posljednje se vrijeme mijenjaju, što proizlazi iz studije koju je izradila European *Sea Ports Organisation* prema kojoj se samo 15% anketiranih lučkih uprava smatraju neprofitnim javnim tijelima koja se u svom poslovanju rukovode isključivo ostvarenjem ciljeva od javnog interesa, dok ostale anketirane lučke uprave među svojim ciljevima ističu povrat troškova i ostvarivanje profita.

Vidi, „Trends in EU port governance 2016“, http://www.espo.be/media/Trends_in_EU_ports_governance_2016_FINAL_VERSION.pdf, str.8, stranica posjećena 10. 6. 2020.

⁹ Reorganizacijom sudova EU-a Sud EU-a (*The Court of Justice of the European Union*) kao jedinstvenu instituciju čine dva suda, Opći sud (*The General Court*) i Sud (*The Court of Justice*). U tom smislu, dalje u tekstu pozivanje na sudsku praksu Suda EU-a obuhvaća sudsku praksu i Općeg suda i Suda, dok pozivanje na Sud, odnosno Opći sud, znači pozivanje samo na pojedinačnu sudsku instancu unutar Suda EU-a.

¹⁰ Bulum, B.; Mijatović, N.; Pijaca, M.: Regulation of investment aid for European Union airports - could it be applied to seaports?, *The Ship: an Example of Legal Pluri-Qualification*, Massimiliano Musi (ur.), Bonomo Editore, Bologna, 2016., str. 301.

2. RAZVOJ POLITIKE UNIJE NA PODRUČJU DRŽAVNIH POTPORA MORSKIM LUKAMA

Odredbom članka 84. Ugovora o Europskoj ekonomskoj zajednici (članak 100. st.2 Ugovora o funkcioniranju Europske unije, dalje u tekstu: UFEU) bilo je predviđeno da se propisi za pomorski i zračni prijevoz mogu donijeti samo u opsegu i na način kako odluči Vijeće ministara jednoglasnom odlukom. Kako jednoglasnu odluku Vijeća o tom pitanju nije bilo moguće postići, prvenstveno iz razloga što su države članice nastojale izbjeći primjenu pravila o četiri temeljne slobode Unije u segmentu pomorskog i zračnog prijevoza, izostali su zajednički propisi Unije za pomorski i zračni prijevoz. To se promijenilo donošenjem Jedinstvenog europskog akta 1986. godine, kada je uvedeno odlučivanje Vijeća kvalificiranom većinom o donošenju propisa u zračnom i pomorskom prijevozu.¹¹

Sedamdesetih i osamdesetih godina izrađeno je nekoliko studija o financiranju lučke infrastrukture, suprastrukture i lučkih djelatnosti u državama članicama s ciljem utvrđivanja dovode li razlike u financiranju luka u pojedinim državama članicama do ozbiljnijeg narušavanja tržišne utakmice između luka u Uniji. Utvrđeno je kako potpore koje države članice dodjeljuju lukama ne dovode do znatnog narušavanja tržišne utakmice između luka u Uniji te da ne postoji potreba za donošenjem mjera na razini Unije.¹² Zbog toga Komisija u tom trenutku još nije smatrala nužnim donošenje specifičnih sektorskih smjernica o državnim potporama morskim lukama.

Provođenje liberalizacije tržišta prijevoznih usluga na razini Unije u svim granama prometa osamdesetih i devedesetih godina te niz odluka Europskog suda i Komisije u svezi sa slobodom pružanja usluga i tržišnim natjecanjem u

¹¹ Važnu ulogu imala je i presuda Suda u predmetu *French Seamen* u kojoj je Sud zauzeo stajalište da ne postoji zabrana primjene transportnih odredaba tadašnjeg IV poglavlja Ugovora o Europskoj ekonomskoj zajednici (VI poglavlje UFEU) na pomorski promet; jedino, one se ne primjenjuju automatski, već je Vijeću prepuštena odluka hoće li primijeniti te odredbe, te da se na promet ne primjenjuje samo glava Osnivačkog ugovora kojom je on uređen, već i sve ostale odredbe tog Ugovora, osim ako to samom odredbom nije izričito isključeno. Vidi predmet *Commission v France*, 167/73 ECLI:EU:C:1974:35. U tom kontekstu značajna je i odluka u predmetu *Common Transport Policy* kojom je Sud obvezao Vijeće da usvoji zajedničku europsku transportnu politiku u svrhu liberalizacije prijevoznih usluga. Vidi predmet *European Parliament v Council of the European Communities*, 13/83, ECLI:EU:C:1985:220. Radionov, N. et al., *Europsko prometno pravo*, Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb, 2011., str. 309.

¹² Čak dvije studije izradila je tzv. Radna skupina za luke (Port Working Group), *Report of an enquiry into the current situation in the major Community sea-ports* (and separate Annex), Brussels/Luxembourg, Commission of the European Communities, September 1977. Dopunjena i izmijenjena verzija tog izvješća objavljena je u studenom 1986. godine. Vidi, Bulum, B., *Usluge pomorskog prijevoza i lučke djelatnosti u pravu tržišnog natjecanja Europske zajednice*, Inmag, Zagreb, 2010., str. 154.

europskim lukama¹³ potaknulo je Europsku komisiju na donošenje *Zelene knjige o morskim lukama i pomorskoj infrastrukturi* 1997. godine.¹⁴ Jedno od temeljnih pitanja koja se analiziraju u Zelenoj knjizi je i pitanje državnih potpora u lučkom sektoru. Komisija ističe kako sve više luka u Zajednici posluje prema tržišnim načelima, odnosno kako je angažman privatnog sektora u lukama sve veći. Zbog tog razloga, Komisija smatra kako bi korisnici luke trebali snositi stvarne troškove lučkih usluga te troškove lučkih uređaja i postrojenja kojima se koriste prema načelu *user-pays*,¹⁵ odnosno morske bi luke trebale same snositi sve troškove kapitalnih investicija u lučku infrastrukturu što je moguće ostvariti primjenom mehanizma tržišnog određivanja cijene lučkih usluga, transparentnim financiranjem morskih luka od strane javnog sektora te donošenjem specifičnih smjernica za dodjeljivanje državnih potpora morskim lukama.

Pitanje državnih potpora bilo je jedno od središnjih pitanja i u Komunikaciji Europskom parlamentu i Vijeću iz 2001. godine pod naslovom "*Poboljšanje kvalitete lučkih usluga: ključ za europski transport*"¹⁶ u kojem je uveden kriterij selektivnosti kao temeljno načelo kod donošenja odluke predstavljaju li određena sredstva državnu potporu namijenjenu izgradnji lučke infrastrukture ili ne. U tom smislu razlikuje se tzv. javna, opća infrastruktura ili podgradnja (*general, basic infrastructure*) koja je dostupna svim potencijalnim korisnicima luke prema jednakim, nediskriminatornim kriterijima¹⁷ i čiju izgradnju države članice mogu podupirati i infrastruktura kojom se služi isključivo određeni korisnik luke ili više njih (*user-specific infrastructure*).¹⁸ Državne potpore nisu dopuštene ni za izgradnju i unaprijeđenje lučke suprastrukture ili nadgradnje jer ona u pravilu služi određenom korisniku luke.

¹³ Vidi predmete C-179/90, *Merci Convenzionali Porto di Genova v Siderurgica Gabrielli*, ECLI:EU:C:1991:464, C-343/95, *Diego Cali & Figli v Servizi Ecologici Porto di Genova*, ECLI:EU:C:1997:160, C-266/96, *Corsica Ferries France SA v Gruppo Antichi Ormeggiatori del Porto di Genova & Others*, ECLI:EU:C:1998:306, C-18/93, *Corsica Ferries Italia Srl v Corpo dei Piloti del Porto di Genova*, ECLI:EU:C:1994:195.

¹⁴ *Green Paper on seaports and maritime infrastructure*, 10. 12. 1997., COM (97) 678 final.

¹⁵ *Ibidem*, paragraf 54. i dalje.

¹⁶ Communication from the Commission to the European Parliament and the Council-*Reinforcing Quality Service in Sea Ports: A Key for European Transport*, COM (2001) 35 final.

¹⁷ To su, primjerice, investicije za izgradnju i održavanje nasipa, lukobrana, prijevodnica i ostalih mjera za zaštitu od visokih voda, kao i plovidbenih kanala, plovidbenih oznaka, plutača, svjetionika ili cesta unutar luka te ostale infrastrukture koja je *de facto* dostupna svim korisnicima luke.

¹⁸ To su primjerice, izgradnja gata, polaganje cijevi i kabela radi priključenja određenog mjesta na terminalu na komunalnu mrežu, obavljanje poslova koji čine određen mjesto na terminalu pogodnim za konstrukciju (poravnavanje tla, rušenje određenih zgrada ili objekata), smatrat će se državnim potporama ako su izvedeni imajući u vidu potrebe određenog korisnika luke jer se njima favorizira određeni korisnik luke.

Zajedno s tim Priopćenjem Komisija je Europskom parlamentu i Vijeću podnijela prijedlog za donošenje Direktive o pristupu tržištu lučkih djelatnosti¹⁹

Nakon višekratnog neizglasavanja prijedloga za donošenje Direktive o pristupu tržištu lučkih djelatnosti Komisija je pristupila kreiranju zajedničke europske lučke politike putem instrumenata *soft-law-a*. U tom smislu, Europska je komisija objavila i *Komunikaciju o europskoj lučkoj politici* 2007. godine.²⁰ U tom je dokumentu Europska komisija također najavila donošenje posebnih smjernica o državnim potporama za lučki sektor.

Nadalje i u *Komunikaciji – Strateški ciljevi i preporuke za pomorsku transportnu politiku Unije do 2018 godine*²¹ ukazuje se na važnost osiguravanja nove lučke infrastrukture te unaprjeđenje korištenja postojeće u smislu provođenja europske transportne politike.

Komisija je isticala važnost unaprjeđenja prometne infrastrukture za postizanje održivog razvoja Unije u slijedećem desetljeću i u *Komunikaciji – Strategija za Europu 2020*.²² Pored toga u *Bijeloj knjizi* iz 2011. godine²³ najavljena je šira primjena načela korisnik plaća (engl. *user-pays*) kako bi se smanjilo javno financiranje transportnih infrastruktura.

U *Komunikaciji – Luke: motor za razvoj* Komisija je istaknula potrebu za „dobro povezanom lučkom infrastrukturom, učinkovitim i pouzdanim lučkim uslugama te transparentnim financiranjem morskih luka“.²⁴

Međutim, specifična sektorska pravila koja bi uređivala dodjeljivanje državnih potpora za investicije u lučku infrastrukturu i suprastrukturu ipak nisu donesena.²⁵ S ciljem povećanja pravne sigurnosti na tom području Europska komisija je u veljači 2016. godine pokrenula inicijativu za izmjene, odnosno proširenje primjene Opće uredbe o skupnom izuzeću (engl. *General Block*

¹⁹ Opširnije vidi, Bulum, B., *Usluge pomorskog prijevoza i lučke djelatnosti u pravu tržišnog natjecanja Europske zajednice, o.c.* u bilj.12, str. 192-228.

²⁰ Vidi, *Communication on European Ports Policy*, 18. 10. 2007., COM (2007) 616 final.

²¹ *Strategic Goals and Recommendations for the EU Maritime Transport Policy until 2018*, COM (2009) 8 final.

²² European Commission, *Communication Europe 2020 – A strategy for smart, sustainable and inclusive growth*, of 3 March 2010, COM (2010) 2020 final.

²³ *White Paper Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system*, paragraf 34.

²⁴ *The 2013 Commission's Communication, Ports: an engine for growth*, COM (2013) 295 final, str.3-5.

²⁵ Čini se kako je Komisija odustala od donošenja specifičnih smjernica o državnim potporama za lučki sektor. U tom smislu vidi, Commission Staff Working Document, Impact assessment, Accompanying the document, *Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council establishing a framework on the market access to port services and the financial transparency of ports*, SWD (2013)181 final, Volume 1, str.6.

Exemption Regulation) na državne potpore za infrastrukturu i suprastrukturu zračnih i morskih luka. Te su izmjene stupile na snagu u svibnju 2017. godine.²⁶

3. PROMJENE U FUNKCIONIRANJU LUČKOG SEKTORA UNIJE I NJIHOV UTJECAJ NA MODELE UPRAVLJANJA MORSKIM LUKAMA

Kao što je već ranije spomenuto, u posljednja dva desetljeća nekoliko važnih društvenih procesa od kojih posebice snažan tehnološki napredak, privatizacija i integracija tržišta povećali su mogućnost komercijalnog iskorištavanja prometnih infrastruktura, uključujući i infrastrukturu morskih luka. Tehnološki napredak omogućio je gradnju sve većih brodova zbog čega se bilježi konstantno povećanje obujma tereta koji prolazi europskim morskim lukama. Prema nekim predviđanjima, procjenjuje se kako će se ukupan obujam tereta koji prolazi kroz europske luke povećati za oko 50 % do 2030. godine. Kad je riječ o kontejnerskom teretu, u istom vremenskom razdoblju, očekuje se porast njegovog obujma za čak 85%.²⁷ To zahtijeva odgovarajuće investicije u lučku infrastrukturu kao što su primjerice, produbljivanje lučkih bazena i kanala te produženje gatova kako bi se omogućio smještaj većih brodova. Sredstva za financiranje lučke infrastrukture predviđena su i europskim fondovima od čega su najznačajnija sredstva koja se dobivaju u okviru transeuropske prometne mreže (dalje u tekstu: TEN-T).²⁸ Sredstva koja se dobivaju od Unije (primjerice, strukturnih fondova) ili međunarodnih financijskih institucija (primjerice, Međunarodnog monetarnog fonda) smatraju se državnim sredstvima ako nacionalna tijela imaju diskrecijsko pravo odlučivanja o upotrebi tih sredstava (posebice o odabiru njihovog korisnika). Suprotno tome, ako sredstva izravno dodjeljuje Unija, bez ikakvog diskrecijskog prava nacionalnih tijela, ona ne predstavljaju državna sredstva zbog čega se ne mogu smatrati državnim potporama.²⁹

²⁶ Vidi *infra*, točka 6.

²⁷ Commission Staff Working Document, Impact assessment, Accompanying the document, *Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council establishing a framework on the market access to port services and the financial transparency of ports*, SWD (2013)181 final, Volume 1, str. 25.

²⁸ U UFEU transeuropske prometne mreže (TEN-T), koje su prvi put spomenute u Ugovoru iz Maastrichta, i dalje se svrstavaju u područje prometa, energije i telekomunikacija u svrhu povezivanja svih regija EU-a. Na području prometa tom se mrežom nastoji unaprijediti transportne lance slijedeći najnovija tehnološka dostignuća kako bi se omogućio neometani protok robe i putnika. Aktualna politika Unije na području TEN-T temeljena je na Uredbi 1315/2013 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. prosinca 2013. o smjernicama Unije za razvoj transeuropske prometne mreže i stavljanju izvan snage Odluke br. 661/2010/EU (SL L 348, 20.12.2013., str. 1., dalje u tekstu: Uredba 1315/2013). Vidi, https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure_en, stranica posjećena 10. 6. 2020.

²⁹ Vidi, *Obavijest Komisije o pojmu državne potpore iz članka 107.stavka 1. UFEU*, cit. u bilj. 2, str. 14.

Također, pravni teoretičari ukazuju na činjenicu kako se uloga lučkih uprava, tijekom godina znatno promijenila te je ona od "izvorno statične uloge pružatelja lučke infrastrukture s javnim ovlastima prerasla u dinamičnu ulogu pružatelja komercijalnih i javnih usluga, infrastrukture, uređaja i postrojenja te konkurenata na tržištu."³⁰

Nadalje, počevši od 90-tih godina, u morskim lukama mnogih europskih država započeo je proces privatizacije. Naime, u to vrijeme pojavilo se više globalnih prijevoznika i poduzetnika prijevoznih terminala koji su raspolagali značajnim financijskim sredstvima i bili su zainteresirani za investiranje u morske luke.³¹ Globalni prijevoznici i poduzetnici prijevoznih terminala zainteresirani su za investiranje u cjelokupnu lučku infrastrukturu i suprastrukturu uključujući izgradnju kompletnih terminala, zidanih obala, jaružanje, nabavku lučkih uređaja i postrojenja, itd.

Te su promjene utjecale na promjenu modela upravljanja morskim lukama u Uniji. Naime, mnoge države članice, posebice one na Mediteranu, posljednja dva desetljeća, promijenile su svoje sustave upravljanja morskim lukama iz tzv. javnog modela (engl. *public service port management model*) u kućevlasnički model (engl. *landlord port management model*) upravljanja morskim lukama. osobitost javnog modela upravljanja morskim lukama je to što lučka uprava uz to što je vlasnik cjelokupne lučke infrastrukture i suprastrukture pruža različite vrste lučkih usluga, uključujući i usluge rukovanja teretom. Za razliku od toga, kod kućevlasničkog modela lučka uprava je vlasnik osnovne lučke infrastrukture i temeljem ugovora o koncesiji prepušta lučke terminale privatnim poduzetnicima koji pružaju sve lučke usluge. Lučka uprava u tom slučaju ima ograničena ovlaštenja koja se odnose na raspoređivanje lučkog terena među lučkim operaterima i korisnicima, izgradnju određenih građevina od općeg interesa (kao što su pristupni kanali, lukobrani, izgradnju prometnica kojima se luka povezuje sa njenim zaleđem), koordinaciju obavljanja lučkih usluga (bez sudjelovanja u njihovom pružanju) kao i osiguravanje da se te djelatnosti izvršavaju u skladu s zakonima i drugim propisima. Lučka uprava prepušta pojedinim operaterima da izgrade građevine

³⁰ Orrù, E., *Public Financing of Infrastructures and Charges within the Seaports Sector in the Current and Proposed EU and Domestic Law*, o.c. u bilj.5, str. 451.;; Noussia, K., *The ports policy of the European Union: current status and future prospects*, Il diritto marittimo, 2009, str. 667; Munari, F. *La trasformazione dei porti da aree demaniali portuali a mercati: amministrazione e gestione delle aree portuali tra sussidiarietà e privatizzazione*, Il diritto marittimo, 2004, str. 376.

³¹ Opširnije vidi, Vanroye, K. *et al.*, *Study on State Aids to EU Seaports*, December 2011, December 2011, ordered by the European Parliament, Directorate General for Internal Policies Policy Department B: Structural and Cohesion Policies Transport and Tourism, in [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/join/2011/460079/IPOL-TRAN_ET\(2011\)460079\(SUM01\)_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/join/2011/460079/IPOL-TRAN_ET(2011)460079(SUM01)_EN.pdf), stranica posjećena 10. 6. 2020., str. 42.

i pribave uređaje potrebne za pružanje lučkih usluga. Primjeri takvih promjena su morske luke u Francuskoj i Italiji.

U Francuskoj je reforma lučkog sustava započela 2008. godine. U okviru te reforme najveće francuske luke (*grands ports maritimes*),³² koje su ranije bile tzv. alatne luke³³ promijenile su svoje modele upravljanja u kućevlasnički model. Te su luke javne ustanove u vlasništvu države i kroz njih prolazi više od 80% tereta i putnika u Francuskoj. Također, lučkom reformom iz 2008. lučke djelatnosti rukovanja teretom i prihvaća i otpreme putnika prenesene su na privatni sektor.

U Italiji reforma lučkog sustava započela je 1994. godine izmjenama temeljnog Plovidbenog zakona br. 84/94 (*Codice della navigazione*). Tom je reformom također zamijenjen dotadašnji alatni model upravljanja lukama kućevlasničkim modelom. Prema prijašnjem alatnom modelu upravljanja morskim lukama sve su lučke usluge klasificirane kao usluge od javnog interesa te je lučka uprava imala kontrolu nad njihovim pružanjem. Nakon provedenih reformi lučkog sustava lučkim je upravama zabranjeno pružanje usluga rukovanja teretom, bilo izravno ili putem tvrtki za rukovanje teretom u njihovom vlasništvu.³⁴ Reforma talijanskog lučkog sustava nastavljena je 2016. godine donošenjem Dekreta br. 169/2016 kojim je izmijenjen prvi dio Plovidbenog zakona br. 84/94 te su talijanske luke organizirane u petnaest lučkih uprava čija je administrativna struktura znatno pojednostavljena, smještenih u najvećim talijanskim lukama (lukama tzv. koridora središnje mreže sukladno Uredbi 1315/2013 o transeuropskim transportnim mrežama).³⁵

4. SUDSKA PRAKSA SUDA EU-a O JAVNOM FINANCIRANJU TRANSPORTNIH INFRASTRUKTURA

Kao posljedica promjena djelatnosti i uloge upravljačkih tijela luka u Uniji Sud EU-a i Europska komisija utvrdili su gospodarski odnosno poduzetnički karakter djelatnosti upravljanja infrastrukturom morskih i zračnih luka koje upravljačka tijela luka nude potencijalnim korisnicima uz naknadu, u

³² To su luke Bordeaux, Dunkerque, La Rochelle, Le Havre, Marseille, Nantes Saint-Nazaire, Rouen Guadeloupe, Guyane, Martinique i Réunion.

³³ Kod alatnog modela upravljanja morskim lukama lučka uprava ima u vlasništvu, održava i obnavlja cjelokupnu infrastrukturu i suprastrukturu, uključujući i opremu za rukovanje teretom i daje ih na korištenje lučkim operaterima. Kod ovog modela, lučka uprava pribavlja potreban alat, ali ga sama ne koristi.

³⁴ Opširnije vidi, Orrù, E., *Public Financing of Infrastructures and Charges within the Seaports Sector in the Current and Proposed EU and Domestic Law*, o.c. u bilj. 5, str. 477-483; Vanroye, K. *et al.*, *Study on State Aids to EU Seaports*, cit, u bilj. 31, str. 55-89.

³⁵ Vidi *supra*, fusnota 28.

određenim slučajevima zajedno s povezanim lučkim uslugama.³⁶ Prema sudskoj praksi Suda „kadgod neki subjekt obavlja gospodarsku djelatnost on se treba smatrati poduzetnikom za potrebe prava tržišnog natjecanja Europske unije, bez obzira na njegov pravni status i način financiranja.“³⁷ Sukladno tome i lučke uprave mogu se smatrati poduzetnicima u onom dijelu u kojem one obavljaju gospodarske djelatnosti.

Prva presuda u tom smislu bila je ona Općeg suda u predmetu *Aéroports de Paris* iz prosinca 2000. godine, po žalbi potvrđena presudom Suda. Iako su predmet spora bile predatorske cijene iz čl. 102. UFEU, u tim je presudama zauzeto stajalište kako je upravljanje zračnom lukom gospodarska djelatnost jer se sastoji od pružanja uređaja i postrojenja zračne luke različitim pružateljima usluga uz naknadu koja je slobodno određena od strane upravljačkog tijela luke i kako ta djelatnost ne spada u javne ovlasti upravljačkog tijela luke te je odvojena od njegovih djelatnosti kojima se izvršavaju javne ovlasti. Kako bi se zaštitila legitimna očekivanja poduzetnika, Sud je odlučio kako financiranje transportne infrastrukture provedeno prije dana donošenja presude u predmetu *Aéroports de Paris* neće biti podložno novom režimu pa se neće moći zahtijevati povrat ranije dodijeljenih potpora.

Vrlo značajna je i presuda u predmetu *Leipzig-Halle* u kojoj je bilo sporno financiranje nove piste zračne luke *Leipzig-Halle*. Suprotno navodima tužitelja, u tom je predmetu odlučeno kako izgradnja piste nije odvojena od njenog gospodarskog iskorištavanja te kako ona po svojoj prirodi i namjeni ne predstavlja izvršavanje javnih ovlasti upravljačkog tijela zračne luke, već suprotno, priroda i namjena izgradnje odnosno produljenja piste zračne luke je gospodarsko korištenje transportne infrastrukture.³⁸ Drugim riječima, buduća namjena izgradnje infrastrukture te zračne luke je njeno gospodarsko iskorištavanje pa ona ulazi u opseg primjene propisa tržišnog natjecanja Europske unije.

³⁶ U tom smislu vidi, presudu u predmetu T-128/98, *Aéroports de Paris v Commission of the European Communities*, EU: T:2000:290, paragrafi 119 – 130; ECJ, potvrđenu presudom C-82/01 P, *Aéroports de Paris v Commission of the European Communities*, EU:C:2002:617, paragrafi 75 – 82; spojene predmete T-443/08 i T-455/08, *Freistaat Sachsen and Land Sachsen-Anhalt and Mitteldeutsche Flughafen AG and Flughafen Leipzig-Halle GmbH v European Commission*, EU:T:2011:117, paragraf 93 ; C-288/11 P, *Mitteldeutsche Flughafen and Flughafen Leipzig-Halle v European Commission*, EU:C:2012:821, paragraf 40, 72.

³⁷ Spojeni predmeti C-180/98 - C-184/98 *Pavlov i dr.*, ECLI:EU:C:2000:428, paragraf 75.

³⁸ Vidi spojene predmete T-443/08 i T-455/08, *Freistaat Sachsen and Land Sachsen-Anhalt and Mitteldeutsche Flughafen AG and Flughafen Leipzig-Halle GmbH v European Commission*, cit. u bilj. 36, paragraf 99. ; C-288/11 P, *Mitteldeutsche Flughafen and Flughafen Leipzig-Halle v European Commission*, cit. u bilj. 36, paragraf 44.

5. RELEVANTNE ODLUKE EUROPSKE KOMISIJE O JAVNOM FINANCIRANJU LUČKE INFRASTRUKTURE

U skladu sa sudskom praksom Suda EU-a u svezi s financiranjem infrastrukture zračnih luka počevši od 2000. godine pa nadalje Europska je komisija³⁹ promijenila svoje stajalište prema kojem se investicije u lučku infrastrukturu nisu smatrale državnim potporama ako je pristup toj infrastrukturi dopušten svim njenim korisnicima pod jednakim uvjetima, koji je u svojim ranijim odlukama koristila kao temeljni kriterij za određivane predstavlja li financiranje određene infrastrukture državnu potporu. Slijedom navedenog, ona je u nizu predmeta navela kako je izgradnja i iskorištavanja lučke infrastrukture gospodarska djelatnost zbog toga jer se ta infrastruktura može gospodarski iskorištavati, pa financiranje konkretne infrastrukture od strane javnog sektora može uključivati državnu potporu jer je lučkom upravi omogućena gospodarska prednost u odnosu na konkurenciju.⁴⁰ Naime, veliki broj morskih luka Unije nalaze se u odnosu međusobne konkurencije, stoga je vjerojatno da će financiranje infrastrukture morskih luka imati učinak na trgovinu među državama članicama. Ipak, ulaganja u infrastrukturu koja je potrebna za djelatnosti koje spadaju u područje odgovornosti države u njezinu provođenju javnih ovlasti ne ulaze u područje primjene propisa o državnim potporama. U tom smislu, kontrola prometa,⁴¹ nadzor nad provođenjem mjera zaštite okoliša⁴² i sigurnosti pomorske plovidbe,⁴³ policija⁴⁴ i carina⁴⁵ smatraju se djelatnostima negospodarske prirode.

³⁹ U predmetima koji se odnose na investicije u lučku infrastrukturu zasada nema odluke Suda EU.

⁴⁰ Prva Komisijina odluka u kojoj je Komisija zauzela takvo stajalište donesena je u listopadu 2004. godine vidi, Commission's Decision 20 October 2004, C(2004) 3933 fin, *Aide d'Etat N° N 520/2003 – Belgique. Aide financière pour des travaux d'infrastructure dans les ports flamands*, paragraf 57. Nakon toga uslijedio je cijeli niz odluka Komisije prema kojima su izgradnja i iskorištavanje lučke infrastrukture gospodarske djelatnosti vidi, Commission decision of 15 December 2009 in case SA. C 39/2009 (ex N 385/2009) – Latvia - *Public financing of a port infrastructure in Ventspils Port*, OJ C 62, 13.03.2010, str. 7.; Commission Decision of 15 June 2011 in State aid case no. 44/2010 *Public financing of port infrastructure in Krievu Sala*, OJ C 215 of 21.7.2011, str. 1; Commission Decision of 22 February 2012 on State aid case no. SA.30742 (N/2010) – Lithuania *Construction of infrastructure for the passenger and cargo ferries terminal in Klaipeda*, OJ C 121 of 26.4.2012, str. 1, Commission Decision of 2 July 2013 in State Aid case no. SA.35418 (2012/N) – Greece – *Extension of Piraeus Port*, OJ C 256 of 5.09.2013, str. 2, Commission Decision of 18 September 2013 in State Aid case no. SA.36953 (2013/N) – Spain – *Port Authority of Bahía de Cádiz*, OJ C 335 of 16.11.2013, str.1.

⁴¹ To proizlazi iz sljedeće odluke, Commission decision of 25 June 2014 in case SA. 38048 – Greece – *Upgrading of the Port of Patras*, OJ C 280,22.08.2014, str. 20.

⁴² Predmet C-343/95 *Cali & Figli v Servizi ecologici porto di Genova* EU:C:1997:160, paragrafi 22 i 23.

⁴³ Commission decision of 15 December 2009 in case SA. C 39/2009 (ex N 385/2009) – Latvia - *Public financing of a port infrastructure in Ventspils Port*, cit. u bilj. 40, str. 7.

⁴⁴ U tom smislu vidi, Commission decision of 30 April 2015 in case SA.39637 – Germany - *Extension of the cruise ship terminal in Wismar*, OJ C 203, 19.06.2015, str. 3.

⁴⁵ Vidi, Commission decision of 19 June 2013 in case SA. 35738 – Greece - *Aid for the upgrading of Katakolo port*, OJ C 204,18.07.2013, str. 3.

Kao posljedica naprijed navedenog, u novijim se Komisijinim odlukama za neke vrste lučkih uređaja i postrojenja te određene lučke djelatnosti koje su ranije bile isključene iz primjene čl. 107. UFEU sada navodi kako imaju gospodarsku prirodu te kako utječu na tržište pružanja lučke infrastrukture kao i na povezana tržišta lučkih i transportnih usluga.⁴⁶ Primjerice, za djelatnost jaružanja iz Komisijine odluke u predmetu broj SA. C 39/2009 *Javno financiranje lučke infrastrukture u luci Ventspils*⁴⁷ proizlazi kako jaružanje, samo po sebi, nije gospodarska djelatnost, ali se može smatrati gospodarskom djelatnošću ako je njegovo obavljanje u izravnoj vezi s unaprjeđenjem poslovanja određenih terminala i vezova; infrastrukture koja se može gospodarski iskoristivati. Osobito problematičnim sa stajališta prava državnih potpora smatra se tzv. jaružanje za održavanje (engl. *maintenance dredging*) koje se poduzima kontinuirano, za vrijeme trajanja koncesija za određene terminale i vezove pa se može smatrati kako je ono u izravnoj vezi s unaprjeđenjem poslovanja određenih koncesionara.

U slučajevima kada se utvrdi postojanje državne potpore Komisija može odobriti njeno provođenje na temelju izuzeća predviđenih člankom 107. stavcima 2. i 3. UFEU. U svojoj praksi odlučivanja o dodjeli državnih potpora u lučkom sektoru Europska se komisija najčešće koristila iznimkom iz stavka 3. čl. 107. UFEU i to njegovim točkama (a) i (c) kojima su Komisiji dana široka diskrecijska ovlaštenja.⁴⁸ U velikom broju predmeta pravni temelj za odobravanje državne potpore u lučkom sektoru bio je čl. 107 st.3. (c) u slučajevima kada mjera doprinosi modalnom prelasku na intermodalni transport⁴⁹ ili primjerice, kada mjera pridonosi zajedničkoj politici Unije koja se odnosi na uspostavljanje transeuropske transportne mreže.⁵⁰ Zbog nedostatka sektorskih smjernica, kod ove vrste potpora, potrebno je primijeniti opće kriterije za ocjenjivanje potpore prema čl. 107. st. 3., a to su utvrđivanje postojanja ciljeva od zajedničkog

⁴⁶ Vidi Orrù, E., *Public Financing of Infrastructures and Charges within the Seaports Sector in the Current and Proposed EU and Domestic Law*, o.c. u bilj.5, str. 502.

⁴⁷ U toj se odluci razlikuje tzv. temeljno jaružanje (engl. *capital dredging*) i jaružanje za održavanje (engl. *maintenance dredging*). Commission decision of 15 December 2009 in case SA. C 39/2009 (ex N 385/2009) – Latvia – *Public financing of a port infrastructure in Ventspils Port*, cit. u bilj. 40, str. 7.

⁴⁸ U članku 107. stavku 3. točki (a) regulirane su državne potpore koje su namijenjene za „promicanje gospodarskog razvoja na područjima na kojima je životni standard neuobičajeno nizak ili na kojima postoji velika nezaposlenost, te regija iz članka 349. s obzirom na njihovo strukturalno, gospodarsko i socijalno stanje“ dok članak 107. stavak 3. točka (c) uređuje „potpore za olakšavanje razvoja određenih gospodarskih djelatnosti ili određenih gospodarskih područja, ako takva potpora ne utječe negativno na trgovinske uvjete u tolikoj mjeri da je nesukladna sa zajedničkim interesom.“

⁴⁹ Vidi Commission's Decision 20 October 2004, C(2004) 3933 fin, *Aide d'État N° N 520/2003 – Belgique*, cit. u bilj.40.

⁵⁰ Vidi primjerice, Commission Decision of 2 July 2013 in State Aid case no. SA.35418 (2012/N) – Greece – *Extension of Piraeus Port*, cit. u bilj. 40.

interesa, poticajni učinak mjere, te njenu nužnost i proporcionalnost.⁵¹ Iz administrativne prakse Europske komisije proizlazi kako se uvjet postojanja ciljeva od zajedničkog interesa Unije može smatrati ispunjenim u slučaju kada projekt, u skladu s politikom Unije pridonosi modernizaciji luka i osobito kada je usklađen je s pravilima o TEN-T mrežama.⁵² Nužnost i proporcionalnost projekta ovisi o njegovoj srednjoročnoj i dugoročnoj profitabilnosti te je potrebno isključiti bilo kakvu mogućnost da projekt može biti financiran bez intervencije javnog sektora.⁵³ U svezi s uvjetom proporcionalnosti treba naglasiti kako se određena mjera smatra proporcionalnom kada se isti rezultat ne bi mogao ostvariti s manjim iznosom potpore. U tom smislu, intenzitet potpore treba biti ograničen na minimalan iznos potreban kako bi se realizirao određeni projekt. Međutim, na postoji maksimalan iznos potpore za lučku infrastrukturu koji bi bio unaprijed određen od strane Komisije zbog različitosti luka u Uniji pa potreban iznos potpore ovisi o čimbenicima kao što su vrsta aktivnosti koje se obavljaju u pojedinoj luci, intenzitet prometa, očekivani prihodi, troškovi izgradnje infrastrukture, itd.⁵⁴

Kada je lučka infrastruktura ili terminal dana na korištenje određenom korisniku, primjerice temeljem ugovora o koncesiji, on bi trebao financirati sve radove na toj infrastrukturi. U slučajevima kada radove izvodi upravljačko tijelo luke povećanje koncesijske naknade treba se odrediti u skladu s tržišnim uvjetima. U tom slučaju državnu potporu mogu činiti umanjenja poreza, izmjene naknada koje uključuju prednost za poduzetnike prijevoznih terminala, povoljniji uvjeti pristupa lučkim uređajima i postrojenjima, itd.⁵⁵

U skladu sa sudskom praksom *Altmark*,⁵⁶ u slučajevima kada su ispunjeni njome propisani kriteriji postojanje državne potpore biti će isključeno ako

⁵¹ Vidi Commission Decision of 15 June 2011 in State aid case no. 44/2010 *Public financing of port infrastructure in Krievu Sala*, cit. u bilj. 40, str.1., paragraf 100-104.; Bacon, K., *European Union Law of State Aid*, Oxford University Press, str. 340.

⁵² Commission's Decision of 27 March 2014 in case SA.38302-Italy- *Investment aid to the port of Salerno*, OJ C 156, 23.5.2014., str.10.

⁵³ *Ibidem*, paragraf 57.

⁵⁴ Commission's Decision, 19 December 2012, C (2012) 9468 final, *State aid SA.34940 (2012/N) – Italia. Porto di Augusta*, paragraf 74.

⁵⁵ Commission's Decision 23 March 2015, C (2015) 66 final, *State aid SA.28876 (2012/C) (ex CP 202/2009) – implemented by Greece for Container Terminal Port of Piraeus & Cosco Pacific Limited*.

⁵⁶ Sud je u toj presudi postavio četiri uvjeta koja moraju biti kumulativno ispunjena kako se naknada za javnu uslugu ne bi kvalificirala kao selektivna prednost koji su razrađeni u odlukama Suda EU-a koje su uslijedile. Vidi presudu u predmetu C280/00 *Altmark Trans i Regierungspräsidium Magdeburg*, EU:C:2003:415; Stanković, D., *Uloga postupaka javne nabave u financiranju usluga od općeg gospodarskog interesa*, Zagrebačka pravna revija – Elektronički časopis poslijediplomskih studija Pravnog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu, vol. 7, br. 1, 2017., str. 57.

korištenje lučke infrastrukture uključuje izvršavanje javne usluge od strane njenog operatera.

Komisija je u svojim odlukama koristila i test „subjekta u tržišnom gospodarstvu“ (engl. *market economy operator*, MEO test). Svrha primjene načela subjekta u tržišnom gospodarstvu jest procijeniti je li država dodijelila prednost poduzetniku time što nije postupila poput subjekta u tržišnom gospodarstvu u odnosu na određenu transakciju. Gospodarskim transakcijama koje izvršavaju javna tijela (uključujući javne poduzetnike) ne dodjeljuje se prednost njihovim protustrankama i stoga one ne predstavljaju potporu ako ih se izvršava u skladu s uobičajenim tržišnim uvjetima.⁵⁷ To je načelo razvijeno uzimajući u obzir razne gospodarske transakcije te je Sud EU-a razvio i „načelo ulagača u tržišnom gospodarstvu“ kako bi utvrdio prisutnost državne potpore u slučajevima javnog ulaganja. U tom pogledu potrebno je procijeniti bi li u sličnim okolnostima privatni ulagač usporedive veličine koji djeluje u uobičajenim uvjetima tržišnog gospodarstva bio ponukan izvršiti predmetno ulaganje. Ovo načelo primjenjivo je i na investicije kojima se financira izgradnja i razvoj lučke infrastrukture.⁵⁸ Prilikom primjene testa subjekta u tržišnom gospodarstvu treba razlikovati situacije u kojima se usklađenost investicije s tržišnim uvjetima može utvrditi izravno s pomoću tržišnih podataka o konkretnoj investiciji te situacije u kojima se zbog nedostatka takvih podataka usklađenost transakcije s tržišnim uvjetima mora procijeniti na temelju ostalih dostupnih metoda.⁵⁹ Primjer za situaciju u kojoj postoje tržišni podaci o konkretnoj investiciji je tzv. *pari passu* transakcija. Ako su javna tijela i privatni subjekti koji su u usporedivoj situaciji (transakcija *pari passu*) izvršili transakciju kojom su dodijeljena financijska sredstva za izgradnju ili razvoj lučke infrastrukture pod jednakim uvjetima (i stoga uz jednaku razinu rizika i nagrada)⁶⁰, kao što to primjerice može biti u javno-privatnim partnerstvima, takva je transakcija, u pravilu u skladu s tržišnim uvjetima.⁶¹ Suprotno tome, ako javna tijela i privatni subjekti koji su u usporedivoj

⁵⁷ Presuda Suda od 11. srpnja 1996., SFEI i dr., C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285, paragrafi 60. i 61.

⁵⁸ Vidi, *Obavijest Komisije o pojmu državne potpore iz članka 107. stavka 1. UFEU*, cit. u bilj. 2, paragraf 74.

⁵⁹ Ako je transakcija ostvarena u okviru natječaja ili pod uvjetima *pari passu*, time se osiguravaju izravni i konkretni dokazi o usklađenosti s tržišnim uvjetima. No ako transakcija nije ostvarena u okviru natječaja ili ako intervencija javnih tijela nije *pari passu* s intervencijom privatnih subjekata, to ne znači da transakcija automatski nije u skladu s tržišnim uvjetima. U takvim se slučajevima usklađenost s tržišnim uvjetima može još uvijek procjenjivati primjerice, metodom uspoređivanja (engl. *benchmarking*) ili drugim metodama procjene. *Ibidem*, paragraf 83. i dalje.

⁶⁰ Uvjeti se ne mogu smatrati jednakima ako javna tijela i privatni subjekti interveniraju pod jednakim uvjetima, ali u različito vrijeme, nakon promjene gospodarske situacije koja je relevantna za transakciju. *Ibidem*.

⁶¹ U tom pogledu vidi presudu Općeg sud od 12. prosinca 2000., *Alitalia protiv Komisije*, T-296/97, ECLI:EU:T:2000:289, paragraf 81.

situaciji sudjeluju u istoj transakciji u isto vrijeme, ali pod drukčijim uvjetima, to obično pokazuje da intervencija javnog tijela nije u skladu s tržišnim uvjetima.

Načelo subjekta u tržišnom gospodarstvu primijenjeno je u predmetu broj SA. 36112 u svezi s državnom potporom koju je Italija provela u korist Lučke uprave Napulj i brodogradilišta Cantieri del Mediterraneo S.p.A (dalje u tekstu: CAMED)⁶² u pogledu planiranih radova na suhom doku koji se nalazi u napuljskoj luci. U postupku pred Komisijom utvrđeno je kako su Lučkoj upravi Napulj dodijeljena preko 44 milijuna eura iz državnog proračuna koje je ona utrošila za renovaciju suhog doka koji je koristilo brodogradilište Cantieri del Mediterraneo S.p.A na temelju ugovora o koncesiji zaključenog na 30 godina. U tom je predmetu Komisija zauzela stav kako suhi dokovi nisu prometna infrastruktura nego proizvodni pogoni za brodogradilišta jer se upotrebljavaju za brodogradnju ili popravak brodova, a ne u prometne svrhe. U skladu s tim potpora se nije mogla ocijeniti izravno na temelju članka 107. stavka 3. točke (c) UFEU-a kao potpora za ulaganje u prometnu infrastrukturu.⁶³ Također, Komisija je smatrala da je lučka uprava poduzetnik koji obavlja gospodarsku djelatnost iskorištavanja lučke infrastrukture u državnom vlasništvu davanjem te infrastrukture u zakup korisnicima luka u zamjenu za naknadu za koncesiju te da upravljanje suhim dokovima koje obavlja Lučka uprava Napulj nije usluga od općega gospodarskog interesa.⁶⁴ Komisija je u svojoj ocjeni potpore primijenila MEO test te je utvrdila kako je Lučka uprava Napulj od države dobila nepovratna financijska sredstva koja ne bi mogla dobiti na tržištu pod jednakim uvjetima. Jednako tako i CAMED je imao koristi od tih sredstava putem koncesijskog ugovora o iskorištavanju suhog doka. Naime, ta je tvrtka koristila obnovljeni suhi dok po cijeni nižoj od tržišne, bez da je bila podvrgnuta javnom natječaju za njegovo korištenje. Posljedično, Komisija je zaključila da je i Lučkoj upravi i CAMED-u omogućena nedopuštena gospodarska prednost u odnosu na konkurenciju te da mjera uključuje državnu potporu.

U drugom predmetu broj SA.37389 također povezanom uz navodnu državnu potporu u luci Napulj⁶⁵ Komisija je ispitivala pritužbu koja se odnosila na to da lučka uprava Napulj nije naplaćivala dospjele naknade za koncesiju te da je na taj način dodijelila nezakonite državne potpore sedmorici koncesionara u toj luci. U postupku je utvrđeno kako se Komisija nije odrekla svojih potraživanja

⁶² Vidi Odluku Komisije (EU) 2019/422 od 20. rujna 2018. o državnoj potpori SA. 36112 (2016/C) (ex 2015/NN) koju je provela Italija u korist Lučke uprave Napulj i Cantieri del Mediterraneo S.p.A. (*priopćeno pod brojem dokumenta C(2018) 6037*), OJ L78,20.3.2019., str. 63.

⁶³ *Ibidem*, paragraf 46.

⁶⁴ *Ibidem*, paragraf 102.

⁶⁵ Predmet SA.37389 (2016/FC)(ex.2013/CP)- Italija-Navodna državna potpora u luci Napulj, C(2018)6034 final, Bruxelles, 20.9.2018.

prema koncesionarima, već je poduzela niz mjera u skladu s talijanskim pravom kako bi ista naplatila kao što su obračun kamata na zakašnjela plaćanja, donošenje planova za obročnu otplatu, pokretanje procedure za raskid ugovora o koncesiji, itd. U tom smislu Komisija smatra kako je lučka uprava postupila kao dobar privatni zajmodavatelj (engl. *diligent private creditor*) izvršavajući svoja diskrecijska ovlaštenja u skladu s talijanskim pravom.⁶⁶

6. RECENTNA PRAVILA SEKUNDARNOG PRAVA UNIJE O DRŽAVNIM POTPORAMA MORSKIM LUKAMA

Propisi Unije predviđaju generalnu obvezu njenih država članica da Europskoj komisiji prijave namjeru dodjeljivanja potpora, tzv. obveza prethodne notifikacije potpore (engl. *ex ante notification*). Iznimke od tog pravila u početku su bile predviđene isključivo uredbama o skupnim izuzećima (engl. *block exemption regulations*) koje su se donosile za pojedine gospodarske sektore. Godine 2008. donesena je Opća uredba o skupnom izuzeću (engl. *General Block Exemption Regulation*, dalje u tekstu: GBER) koja je objedinila ranije donesena partikularne uredbe o skupnim izuzećima i uvela dodatne vrste potpora koje su izuzete od obveze njihove prethodne prijave Europskoj komisiji.⁶⁷ GBER-om su obuhvaćene i određene vrste potpora koje se dodjeljuju zračnim lukama, lukama unutarnje plovidbe i morskim lukama. Proširenjem primjene GBER-a na investicije u infrastrukturu morskih luka (2017. godine) za koje se u praksi odlučivanja Europske komisije pokazalo kako ne predstavljaju državne potpore u smislu prava tržišnog natjecanja Unije moguće su investicije u morske luke, bez prethodnog odobrenja Europske komisije, u određenim slučajevima do iznosa od čak 150 milijuna eura. Na taj način, postupak investiranja u morske luke u Uniji znatno je pojednostavljen te je osigurana veća razina predvidivosti i pravne sigurnosti.

Kada je riječ o morskim lukama GBER propisuje kako su potpore za morske luke spojive su s unutarnjim tržištem u smislu članka 107. stavka 3. UFEU i izuzimaju se od obveze njihove prethodne prijave Komisiji iz članka 108. stavka 3. UFEU ako su ispunjeni uvjeti propisani čl. 56.b te Uredbe.

Sukladno GBER-u u slučaju dodjele javnih sredstava morskim lukama prihvatljivim troškovima, uključujući troškove planiranja, smatraju se troškovi:

⁶⁶ *Ibidem*, paragraf 174.

⁶⁷ Uredba Komisije (EU) 2017/1084 od 14. lipnja 2017. o izmjeni Uredbe (EU) br. 651/2014 u vezi s potporama za infrastrukture luka i zračnih luka, pragova za prijavu potpora za kulturu i očuvanje baštine i za potpore za sportsku i višenamjensku rekreativnu infrastrukturu te regionalnih operativnih programa potpora za najudaljenije regije i o izmjeni Uredbe (EU) br. 702/2014 u vezi s izračunavanjem prihvatljivih troškova, SL L 156, 20.6.2017.str.1.

- (a) ulaganja za gradnju, zamjenu ili nadogradnju infrastrukture morskih luka;⁶⁸
- (b) ulaganja u gradnju, zamjenu ili nadogradnju pristupne infrastrukture;⁶⁹
- (c) jaružanja.

Troškovi koji se odnose na djelatnosti koje nemaju veze s prijevozom, uključujući pogone industrijske proizvodnje aktivne u luci, urede ili prodavaonice, kao i troškovi nadgrađa (suprastrukture),⁷⁰ prema GBER-u nisu prihvatljivi troškovi. Naime, suprastruktura se redovito može gospodarski iskorištavati zbog čega njezino financiranje od strane javnih tijela u pravilu uključuje državnu potporu. Pored toga, u većini morskih luka u Uniji zastupljen je kućevlasnički model upravljanja lukama prema kojem lučka uprava daje samo temeljnu lučku infrastrukturu, a privatni poduzetnici sami pribavljaju suprastrukturu, odnosno grade građevine i pribavljaju pomičnu opremu potrebnu za pružanje lučkih usluga.

U svezi s dopuštenim iznosom državne potpore, prema GBER-u on ne smije premašiti razliku između prihvatljivih troškova i operativne dobiti ulaganja. Ta se razlika utvrđuje tako što se operativna dobit oduzima od prihvatljivih troškova *ex ante* na temelju razumnih predviđanja ili mehanizmom povrata sredstava. Neki od sudionika procesa konzultacije nakon koje su donesene izmjene GBER te su potpore za morske luke uvrštene u GBER, tražili su od Europske komisije da dodatno pojaśni predloženu metodu izračunavanja dopuštenih iznosa državne potpore ističući kako ona nije dovoljno jasna.⁷¹ I mi dijelimo njihovo mišljenje te smatramo kako je jasno i nedvojbeno reguliranje metode određivanja dopuštenog iznosa državnih potpora značajno zbog toga što oni predstavljaju filter koji odjeljuje potpore koje su u pravilu smatraju dopuštenima i čija prijava Komisiji nije obvezatna od onih koje predstavlja potencijalu opasnost za tržišnu utakmicu.

⁶⁸ Prema GBER-u, infrastruktura morskih luka je infrastruktura i oprema za pružanje lučkih usluga povezanih s prijevozom, npr. pristaništa koja se koriste za vezivanje brodova, obalni zidovi, lukobrani i plutajuće pontonske rampe u plimnim područjima, unutarnji bazeni, zemljište dobiveno nasipanjem i melioracijom, infrastruktura za alternativna goriva te infrastruktura za prihvrat broskog otpada i ostataka tereta.

⁶⁹ Pristupna infrastruktura GBER-om je definirana kao bilo koja vrsta infrastrukture nužne za pristup i ulazak korisnika pomorske ili luke unutarnjih plovnih putova s kopna ili mora i rijeke, posebno prilazne ceste, prilazne željezničke pruge, lukobrane, pristupne kanale i ustave.

⁷⁰ Nadgrađe prema GBER-u obuhvaća objekte na površini (npr. za skladištenje), nepokretnu opremu (skladišta i zgrade terminala) i mobilnu opremu (npr. dizalice) smještenu u luci za pružanje lučkih usluga povezanih s prijevozom.

⁷¹ Vidi, komentare *Federation of European Private Port Operators and Terminals*, http://ec.europa.eu/competition/consultations/2016_gber_review/replies/registered_organisations/be_foport_en.pdf, stranica posjećena 10. 6. 2020., str. 9.

Sukladno st. 5. čl. 56.b GBER-a intenzitet potpore po ulaganju za infrastrukturu morskih luka ne smije prijeći:

- (a) 100 % prihvatljivih troškova ako su prihvatljivi troškovi do 20 milijuna EUR;
- (b) 80 % prihvatljivih troškova ako su prihvatljivi troškovi iznad 20 milijuna EUR i do 50 milijuna EUR;
- (c) 60 % prihvatljivih troškova ako su ukupni prihvatljivi troškovi projekta iznad 50 milijuna EUR i do iznosa od 130 milijuna EUR za pojedinačni projekt ulaganja (ili 150 milijuna EUR po projektu ulaganja u morsku luku uključenu u radni plan koridora središnje mreže iz članka 47. Uredbe 1315/2013).⁷²

U odnosu na pristupnu infrastrukturu i jaružanje intenzitet potpore prema GBER-u ne smije prijeći 100 % prihvatljivih troškova do iznosa od 40 milijuna EUR za pojedinačni projekt ulaganja (ili 50 milijuna EUR po projektu ulaganja u luku uključenu u radni plan koridora središnje mreže iz članka 47. Uredbe (EU) br. 1315/2013); u odnosu na jaružanje, projekt se definira kao svo jaružanje provedeno u jednoj kalendarskoj godini.⁷³

7. PRIMJENJIVOST PRAVA UNIJE NA PITANJA FINANCIRANJA INFRASTRUKTURE MORSKIH LUKA U REPUBLICI HRVATSKOJ

Javno financiranje lučke infrastrukture u Republici Hrvatskoj (dalje u tekstu: RH), po prirodi stvari najviše je zastupljeno u lukama otvorenim za javni promet.⁷⁴ Sukladno Zakonu o pomorskom dobru i morskim lukama (dalje u tekstu: ZPDML)⁷⁵ RH luke otvorene za javni promet pored naplaćivanja lučkih pristojbi i naknada za koncesije za pružanje lučkih usluga financiraju se i sredstvima iz proračuna osnivača njihovih lučkih uprava. Osnivač lučkih uprava u lukama od osobitog, međunarodnog gospodarskog interesa za RH, je država, a u lukama od županijskog i lokalnog značaja to je županija. Međutim, člankom 61. ZPDML-a predviđeno kako se sredstvima iz proračuna osnivača

⁷² Vidi *supra*, fusnota 28.

⁷³ Intenzitet potpora za pristupnu infrastrukturu i jaružanje može se povećati za 10 postotnih bodova za ulaganje koje se nalazi u potpomognutim područjima koja ispunjavaju uvjete iz članka 107. stavka 3. točke (a) UFEU i za 5 postotnih bodova za ulaganje koje se nalazi u potpomognutim područjima koja ispunjavaju uvjete iz članka 107. stavka 3. točke (c) Ugovora. 7.

⁷⁴ Iako je financiranje lučke infrastrukture od strane javnog sektora prisutno i nekim lukama posebne namjene, primjerice vojnim, ribarskim i sportskim lukama dok je kod luka nautičkog turizma u RH ustaljena praksa da sve troškove vezane uz infrastrukturu snose koncesionari luke nautičkog.

⁷⁵ Narodne novine, br. 158/2003, 100/2004, 141/2006, 38/2009, 123/2011, 56/2016, 98/2019.

lučke uprave može financirati isključivo gradnja i održavanje lučke podgradnje (infrastrukture). U tom kontekstu, u skladu sa sudskom praksom Suda EU-a treba voditi računa o prirodi i namjeni izgradnje odnosno unaprjeđenja lučke infrastrukture, osobito uključuje li ona gospodarsko korištenje te infrastrukture. Kao što je ranije navedeno, buduća upotreba transportne infrastrukture odnosno mogućnost njenog gospodarskog iskorištavanja određuje ulazi li financiranje te infrastrukture u opseg primjene propisa tržišnog natjecanja EU.⁷⁶

Kada je riječ o financiranju infrastrukture morskih luka, u RH kao članici Unije izravno su primjenjiva su i pravila GBER-a. Kao što je prethodno pojašnjeno,⁷⁷ GBER propisuje kako su potpore za morske luke spojive su s unutarnjim tržištem u smislu članka 107. stavka 3. UFEU te se izuzimaju se od obveze njihove prijave Komisiji iz članka 108. stavka 3. UFEU, ako su ispunjeni uvjeti propisani čl. 56.b te Uredbe. Proširenjem primjene GBER-a na investicije u lučku infrastrukturu za koje se u praksi odlučivanja Europske komisije pokazalo kako ne predstavljaju državne potpore u smislu prava tržišnog natjecanja Unije moguće su investicije u morske luke, bez prethodnog odobrenja Europske komisije, u određenim slučajevima do iznosa od čak 150 milijuna eura.

8. ZAKLJUČAK

Pitanja dodjele državnih potpora za financiranje infrastrukture morskih luka u Uniji nisu adekvatno pravno regulirana. Naime, ne postoje specifična sektorska pravila Unije koja bi uređivala dodjelu državnih potpora u tom, za gospodarstvo vrlo značajnom sektoru u kojem su nužne konstantne investicije. Promjene u funkcioniranju cjelokupnog transportnog sektora, pa tako i lučkog sektora koje karakterizira niz značajnih društvenih procesa kao što su snažan tehnološki napredak, liberalizacija, integracija tržišta te sve veći angažman privatnog sektora u morskim lukama kao i sudska praksa Suda EU-a u svezi s financiranjem infrastrukture zračnih luka imali su za posljedicu da je Europska je komisija promijenila svoje stajalište u svezi s dodjelom državnih potpora za financiranje infrastrukture morskih luka.

U tom smislu, javno financiranje lučke infrastrukture u Komisijinim odlukama počevši od 2000. godine pa nadalje ne smatra se *a priori* isključenim iz primjene propisa tržišnog natjecanja Unije, ako je pristup toj infrastrukturi dopušten svim njenim korisnicima pod jednakim uvjetima, već se ocjenjuje i buduća upotreba infrastrukture, odnosno mogućnost njenog gospodarskog iskorištavanja koja

⁷⁶ Opširnije o sudskoj praksi u svezi s financiranjem transportnih infrastruktura vidi, *supra* točka 4.

⁷⁷ Vidi *supra*, točka 6.

sada ima presudan utjecaj na to ulazi li financiranje te infrastrukture u opseg primjene propisa prava tržišnog natjecanja EU.

Izgradnja i unaprijeđenije infrastrukture morskih luka u pravilu zahtijeva značajne kapitalne investicije čiji je povrat moguć u vrlo dugačkim vremenskim razdobljima, zbog čega je upravljačkim tijelima luke i lučkim poduzetnicima često potrebna i financijska pomoć javnog sektora prilikom izvođenja takvih poduhvata.

Stoga je, kao protuteža sve širem tumačenju pojma gospodarskih djelatnosti u svezi s izgradnjom i iskorištavanjem prometnih infrastrukture u odlukama Suda EU-a i Komisije, 2017. godine Europska Komisija proširila primjenu GBER na investicije u infrastrukturu morskih luka te zračnih luka i luka unutarnja plovidbe za koje se u praksi odlučivanja Europske komisije pokazalo kako ne predstavljaju državne potpore u smislu prava tržišnog natjecanja Unije. Na taj su način omogućene investicije javnog sektora u morske luke, bez prethodnog odobrenja Europske komisije, u određenim slučajevima do iznosa od čak 150 milijuna eura. Posljedično, postupak investiranja u infrastrukturu morskih luka znatno je pojednostavljen te je osigurana veće razina pravne sigurnosti i predvidivosti koje su temeljni preduvjeti za investicije, a time i za razvoj morskih luka u Uniji.

STATE AIDS FOR FINANCING OF SEAPORTS INFRASTRUCTURE IN THE RECENT DECISIONS OF THE EUROPEAN INSTITUTIONS

The paper is dedicated to the analysis of the development of the European Union policy on State aids for financing of the seaport infrastructure. For many years, the construction and enlargement of infrastructures (including seaports infrastructures) were considered as general measure of economic policy which cannot be controlled by the European Commission under the Treaty rules on State aids. Recently, competent European institution changed their decisional practice on these matters. In this paper all relevant decisions of the European institutions are being analysed as well as the provision of the General Block Exemption Regulation which allows certain types of aids for seaport infrastructures.

Prof. emer. dr. sc. IVO GRABOVAC, Full Professor of Maritime Law
Faculty of Law, University of Split (Croatia)

MARIJA IGNJATOVIĆ, Full Professor of Roman Law
Faculty of Law, University of Nis (Serbia)

GENERAL AVERAGE – AN ANCIENT INSTITUTION OF MARITIME LAW AT THE BEGINING OF THE THIRD MILLENIUM

UDK: 347.79(075.8)

Pregledni znanstveni članak / Review scientific paper

It is through general average that maritime law has adopted the classical legal postulate that nobody should make a profit from damage to the property of another without compensating for it. The legal institution of general average is as old as the skills of navigation or only a little younger. This maritime custom developed spontaneously and independently in different parts of the world at a time when distance forbade any contact between them or reciprocal influence. It derives from ancient Greek law and afterwards is developed in Roman, Bizant and Venetian law. It could be found in statutes of some littoral town on the Atlantic, Baltic and Mediterranean coasts and in the first collections of recognised maritime customs. In the period of the 17th to the 19th century, national legislation in the field of maritime law varied significantly in larger European states (France, Germany, Holland, England) and the need for unification became urgent. The first attempt of unification was made by British Social Sciences Association at a conference of shippers in Glasgow in 1860. This was followed by discussions in York 1864 and in Antwerp in 1877, and eventually, with support of underwriters, the so-called York – Antwerp Rules were born. Since 1879 they have been applied on the basis of agreement between shipper and charterer. By occasional amendments mentioned Rules have already lasted 130 years.

1. HISTORICAL INTRODUCTION¹

Carriage of goods by sea is an enterprise joining many separate and diverse interests into a „common venture“.² Such are the responsibilities and rights arising from the venture that all parties – carriers, owners, mortgages, crew, charterers, shippers and consignees – share the risks, losses and benefits which may ensue. The right and duty of the master of the ship in danger to take appropriate measures, including the sacrifice of property, in order to safeguard the lives

¹ See in details Dragan Bolanča – Petra Amižić Jelovčić – Vilma Pezelj: *General Average – an Ancient Institution of Maritime Law*, *Ius Romanum*, II, 2017, pp. 1 – 5.

² For common venture see *infra* foot-note 9.

and whatever can be saved of the goods involved in a maritime adventure, is a very old maritime custom. It is probable that this maritime custom developed spontaneously and independently in different parts of the world at a time when distance forbade any contact between them or reciprocal influence. Its origins can hardly be pinned down exactly, but many historians believe that it has been in existence and widely applied in the wider maritime community for centuries. The mentioned maritime custom (after called **general average**)³ „is as old as seafaring and it was known certainly to the Greeks, probably to the Phoenicians“⁴ or „is as old as the oldest commercial sea voyages“⁵ or „is as old as the skills of navigation or only a little younger“⁶ or „is ancient form of spreading the risk of sea transport and existed long before marine insurance“.⁷

It is through general average that maritime law has adopted classical legal postulate that nobody should make a profit from damage to the property of another without compensating for it.⁸ The principle of general average may be defined as follows: when losses or expenses have been voluntarily incurred by one of the parties to a common venture⁹ to overcome a common peril for the benefitted from such losses or expenses make proportionate contribution.¹⁰

The main hazard for ancient vessels of small tonnage was the penetration of seawater (because of grounding, stability disturbance, impact of waves) and subsequent flooding and sinking. Alongside manually operated pumps, which had long been in use, jettison was undertaken to increase the buoyancy of the damaged vessel until it reached the nearest shore. This is why jettison (lat. *jactus*

³ The early Italian sea code of Pisa of 1160 used the term „*avere*“ and the code of Genoa of 1341 used the word „*averia*“ or „*avaria*“. The more explicit French word is „*avarie*“ meaning „loss“ or „damage“ – see William Tetley: *Maritime Liens and Claims*, Second Edition, Montreal, 1998., p. 439.

⁴ See Lord Chorley – O. C. Giles: *Shipping Law*, 6th ed., London, 1970, p. 197.

⁵ So Leslie J. Buglass: *Marine Insurance and General Average in the United States*, Maryland, 1973, p. 115.

⁶ See Predrag Stanković: *Will an ancient institution of maritime law, which has survived for perhaps two millenniums, phase out at the beginning of the third?*, Collected papers „The Paneuropean Shipping Conference“, Split, 2000, p. 191.

⁷ See William Tetley: *International Maritime and Admiralty Law*, Montreal, 2002, p. 363.

⁸ It is interesting that Rodiere declares that the origin of general average is not to be found in „unjustified enrichment“, but rather in the principle of the common venture (see Rene Rodiere – Emmanuel du Pontavice: *Droit Maritime*, 12th ed., Paris, 1997 at paras. 474 - 476.). On the other side Remond Gouilloud sees general average as related to the quasi-contract of *negotiorum gestio*, or the management of the business of another („*gestion d'affaires*“) – see Martin Remond Gouilloud: *Droit Maritime*, 2nd ed., Paris, 1993 at para 703.

⁹ Common venture is a basic theme in maritime law, reflecting the understanding of maritime commerce as a joint undertaking on the part of shippers, carriers and consignees; ship owners and charterers; and their respective insurers, who (directly and indirectly) confront the perils of the sea together, and who should therefore share both the profits and the risks attendant upon their combined operation. The common venture principle is evident in fields such as carriage of goods, as well as in general average and marine insurance – see William Tetley: *Glosary of Maritime Terms*, 2nd ed., Montreal, 2004, p. 36.

¹⁰ See William Tetley: *Maritime Liens and Claims*, Second Edition, Montreal, 1998., p. 439.

mercium) had for centuries been the only recognised form of sacrifice in general average.

As far as is known, the first written trace on general average was *Lex Rhodia de jactu* (Rhodian Law of Jettison) in the Justinianian *Digesta* (Book XIV, Title 2, Fr. 1),¹¹ from the 6th century A.D.: „*Lege Rhodia cavetur, ut, si levandae navis gratia iactus mercium factus est, omnium contributione sarciatur quod pro omnibus datum est*“.¹² The Rhodian law decrees that, if in order to lighten a ship, merchandise has been thrown overboard, that which has been given for all should be replaced by the contribution of all.¹³ The only recognised form of general average sacrifice was jettison of cargo (mostly in endeavours to increase the buoyancy of the damaged ship and prevent her sinking). Only during the last two to three centuries have the other forms of general average been admitted.

As we said, general average derives from ancient Greek law and afterwards is developed in Roman and Byzantine law (*Nomos Rhodion Nautikos*, from the 7th – 9th century) which included in general average the damages caused from *casus fortuitus, vis maior*, attacks of pirates and collision of ships.¹⁴ The Rhodian principle of general average was repeated and expanded in the *Rules of Oleron*

¹¹ Civil law has its origin in Roman law, as codified in the *Corpus Iuris Civilis* of Justinian. The *Corpus Iuris Civilis* is the name given to a four-part compilation of Roman law prepared between 528 and 534 A.D. by a commission appointed by Emperor Justinian and headed by the jurist Tribonian. The *Corpus* includes the *Code* (a compilation of Roman imperial decrees issued prior to Justinian's time and still in force, arranged systematically to subject-matter); the *Digest* (or *Pandects*) (fragments of classical texts of Roman law by well-known Roman authors such as Ulpian and Paul, composed from the 1st to the 4th centuries A.D., arranged in 50 books subdivided into titles); the *Institutes* (a coherent, explanatory text serving as an introduction to the *Digest*, based on a similar and earlier work by the jurist Gaius); and the *Novellae* (a compilation of new imperial decrees issued by Justinian himself) – see Marijan Horvat: *Rimsko pravo*, Zagreb, 1974, pp. 33 – 36, James E. Clapp: *Civil law*, Dictionary of the Law, New York, 2000, p. 83; Petre H. Collin *Civil law*, Dictionary of the Law, London, 2001, p. 59; W. J. Stewart: *Civil law*, Dictionary of the Law, Glasgow, 2001, p. 67, Dragan Bolanča: *Maritime Law in the Era of Globalisation – Universal Law or a Mixed Legal System?*, „Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu“, 3-4, 2002, p. 334.

¹² See in detail Guido Bonolis: *Il diritto marittimo medievale dell'Adriatico*, Pisa, 1921, p. 176, Antonio Brunetti: *Il diritto marittimo italiano*, I, Torino, 1929, p. 177, Vladislav Brajković: Étude historique sur le Droit Maritime Privé du Littoral Yugoslave, Marseille 1933, p. 190, Ante Romac: *Rimsko pravo*, Zagreb, 1981, p. 317, Antun Cvitanić: *Iz dalmatinske pravne povijesti*, Split, 2002, p. 741, Vilma Pezelj: *Pomorske havarije u dalmatinskom statutarnom pravu*, „Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu“, 1, 2006, pp. 87 – 88, Žika Bujuklić: *Forum Romanum*, Beograd, 2009, p. 481. *Lex Rhodia de jactu* has roots in Rhodian Law, an unwritten body of sea law, purportedly administered on the Island of Rhodes, dating from approximately 800 B.C., some fragmentary portions of which were recorded in the 6th century A.D. in the *Digest* of Justinian – so William Tetley: *Glossary of Maritime Terms*, 2nd ed., Montreal, 2004, p. 108, Marija Ignjatović: *Osnovi rimskog pomorskog prava*, Niš, 2019, p. 14.

¹³ For the text of Justinian's *Digest* and *Institutes* relevant to general average, in the original Latin with an English translation, see Lowndes – Rudolf: *The Law of General Average and the York- Antwerp Rules*, 12th ed., London, 1997 at paras. 60.01 – 60.17.

¹⁴ Pezelj, *op. cit.*, p. 88, Vladislav Brajković: *Nomos Rhodion Nautikos*, “Pomorska enciklopedija”, V, Zagreb, 1981, p. 386.

(1160).¹⁵ Rules of Oleron contain three judgments, two of which gave a right to contribution in cases of jettison and one, a right on cargo by the ship when a mast was cut away.¹⁶ The similarly rules may be found in the *Consolat de Mar*, a compilation of maritime law customs applied by consuls in the Western Mediterranean in the last medieval (14th century) and early modern period (second half of 17th century).¹⁷ Also, similarly rules are in *Guidion de la Mer*, written at Rouen (1556 – 1584).¹⁸

Similar provisions and richer forms of damages and expenses in general average could be found in the statutes of many maritime cities in the Mediterranean basin¹⁹ of Europe. There was a noticeable difference between the early maritime regulations (or customs) in the eastern and western part of the Mediterranean area: while on the east (where the political and natural conditions for navigation have been more risky) the rules on general average were mandatory (i.e. were to apply irrespective of will and consent of the parties), in the western part of the area, the majority of interested parties (owners of involved property) were expected and required to give their approval for sacrifice and/or express their readiness to contribute in the making good of what was to be sacrificed. The Rhodian principle of general average was repeated in statutes of some littoral towns on Atlantic and Baltic.²⁰

Later on, the provisions on general average entered into the French *Ordonnance de la Marine Marchande* (1681)²¹ and *Code de Commerce* (1807).²²

¹⁵ *Rôles of Oléron* were the first formal statement of “maritime” or “admiralty” laws in north western Europe. The latter provision, art. IX, reads as follows: “If it happen, that by reason of much foul weather the master is like to be constrained to cut his masts... (or) cut their mooring cables, leaving behind them their cables and anchors to save the ship and her landing; all which things are reckoned and computed livre by livre, as the goods are that were cast overboard. And when the vessel arrives in safety at her port of discharge, the merchant ought to pay the master their shares or proportions without delay”. See also art. VIII and XXXII – see in detail William Tetley: *International Maritime and Admiralty Law*, Montreal, 2002 p. 366, Grant Gilmore – Charles L. Black Jr.: *The Law of Admiralty*, Mineola – New York, 1975, p. 244.

¹⁶ See William Tetley: *Maritime Liens and Claims*, 2nd ed., Montreal, 1998, p. 440.

¹⁷ See Ante Verona: *Pomorsko pravo*, Zagreb, 1924, p. 14, Ivan Vlašić: *Consolat de Mar*, „Pomorska enciklopedija”, II, Zagreb, 1981, p. 40, Ivo Grabovac: *Enciklopedija pomorskog prava*, Split, 1991, p. 37.

¹⁸ See Branko Jakaša: *Sistem plovidbenog prava Jugoslavije*, knjiga IV. (Plovidbene nezgode), svezak 1. (Zajedničke avarije), Zagreb, 1987, p. 9, Ignjatović, *op. cit.*, p. 15.

¹⁹ Rhodian Law existed in *Constitutum usus Pisae* (1160), Rules of Valencia (1250), Rules of Marseille (1255), Rules of Barcelona (1340).

²⁰ The Ordinances of Rotterdam (1721), Königsberg (1730), Hamburg (1731) and Stockholm (1750).

²¹ *Ordonnance della Marine* is an important piece of French maritime legislation, dating from 1861, codifying much of the French maritime law and practice – see William Tetley: *Glossary of Maritime Terms*, 2nd ed., Montreal, 2004, pp. 95 – 96, N. Geoffrey Hudson – Michael D. Harvey: *The York-Antwerp Rules*, 3rd ed., London, 2010, p. 5, Branko Jakaša: *Ordonnance de la Marine Marchande*, „Pomorska enciklopedija”, V, Zagreb, 1981, pp. 600 – 601.

²² Chapter II, 11, art. 397 – 404, see Rene Rodiere – Emmanuel du Pontavice: *Droit Maritime*, 12th ed., Paris, 1997, para. 480.

The first recorded English decision referring to general average was in 1779²³ and the first recorded American decision was in 1798.²⁴ General average was a civil law/maritime law concept in origin and practice and was very restricted in its applications.

2. YORK – ANTWERP RULES²⁵

In the period from the 17th to the 19th century, national legislation in the field of maritime law varied significantly in larger European states – France, Germany, Holland, England. The need for unification became urgent when the Industrial Revolution developed vigorously in the second half of the 19th century: mass production of goods required their sale in distant, overseas markets. Shipping regularly included two or more international elements (*e.g.* a ship of a certain nationality loaded cargo in several foreign ports for one or several foreign destinations). The major part of shipping still involved sailing ships of a relatively small tonnage and weaker resistance to damage. Although their business flourished, their fragile technology was not up to the increased demands of cargo carriage, so that the instances of general (and other) averages increased rapidly.²⁶ After such an event the relations between parties regularly resulted in the „conflict of laws“, *i.e.* a dispute over the applications of adequate law. Major financial implications gave rise to the stopping of the ship, delay of delivery, long legal disputes and additional expenses.

As commerce evolved, general average emerged as a form of marine insurance, a sharing of the risk and of losses during the common maritime venture. Not only the cargo owner, but also the ship owner could claim for losses not attributable to his fault.²⁷ The many differences in the practice of general average from country to country had long been a source of irritation and some confusion among the maritime communities of the world, with the result that international conferences were held from time to time to draw up common rules of practice acceptable to all maritime nations. It was in the middle of the 19th century that real efforts were first made to achieve international uniformity in the adjustment of general average. The first attempt at unification was made by the British Social Sciences Association at a conference of shippers in Glasgow in

²³ *The Copenhagen* (1799), see Lowndes – Rudolf, *op. cit.* at paras 00.08 and 00.13-00.15.

²⁴ *Campbell v. The Alknomac* (D.S.C. 1798), see William Tetley: *International Maritime and Admiralty Law*, Montreal, 2002, p. 366.

²⁵ Bolanča- Amžić Jelovčić – Pezelj, *op. cit.*, pp. 5 – 8.

²⁶ *Nota bene*, in the second half of the 19th century the yearly rate of general average was 10 to 12 times higher from today.

²⁷ See William Tetley: *International Maritime and Admiralty Law*, Montreal, 2002, p. 367.

1860. This was followed by discussions in York in 1864 and in Antwerp in 1877, and eventually, with support of underwriters, the so-called **York – Antwerp Rules** (hereafter – YAR) were born. Since 1879 they have been applied on the basis of agreement between shipper and charterer.²⁸ Thus the YAR have already more than 130 years. No other unification instrument (international convention, international rules) in the field of private maritime law has attracted more attention, comment, conflict of opinion and occasional amendment than these rules. They have been assessed and amended nearly 10 times, mostly at conferences in 1890 (Liverpool), 1903 and 1924 (Stockholm), 1949 (Amsterdam), 1974 (Hamburg), 1990 and 1994 (Sidney), 2004 (Vancouver) and 2016 (New York). All these gradual amendments and adjustments in the YAR were required by change shipbuilding technology, judicial practice, statistics about types of marine damage, gradual promotion of ecological awareness and many other factors. Thorough out this century, periodical updating of the YAR has been carried out by the *International Maritime Committee* (CMI).²⁹

In version from Vancouver 2004, the YAR consist of *Rule of Interpretation*,³⁰ *Paramount Rule*,³¹ a set of 7 rules marked with letters (A – G) and containing general principles, and a set of 22 rules numbered with Roman numerals and containing special provisions on the most frequent forms of general average and its adjustment. General average means „general loss“, as opposed to a particular loss under marine insurance.³² A general average act is succinctly defined in Rule A of the YAR as follows:

*„There is a general average act when, and only when, any extraordinary sacrifice or expenditure is intentionally and reasonably made or incurred for the common safety for the purpose of preserving from peril the property involved in a common marine adventure“.*³³

²⁸ See in details Predrag Stanković: *Will an ancient institution of maritime law, which has survived for perhaps two millenniums, phase out at the beginning of the third?*, Collected papers „The Paneuropean Shipping Conference“, Split, 2000, p. 198, Leslie J. Buglass, *op. cit.*, pp. 117 - 120

²⁹ Drago Pavić: *Pomorsko imovinsko pravo*, Split, 2006, pp. 505 – 506, Colin De La Rue – Charles B. Anderson: *Shipping and the Environment*, 2nd ed., London, 2009, p. 755 *et seq.*

³⁰ The *Rule of Interpretation* states that in application, priority should be given to the numbered rules.

³¹ *Paramount Rule* provides that no sacrifice or expense should in any event be made good in general average unless it was reasonably made or incurred – see Drago Pavić: *Pomorske havarije i osiguranje*, Split, 2003, p. 12.

³² Particular average, incidentally, is a loss borne exclusively by an insured person, and to which no contribution is made by anyone, except by the underwriter to the assured.

³³ The *Marine Insurance Act*, 1906 of the United Kingdom defines „general average act“, in virtually identical terms at sect. 66(2). Also, identical definition may be found in Canada's *Marine Insurance Act* S.C. 1993, c. 22, sec. 65(2) - see William Tetley: *International Maritime and Admiralty Law*, Montreal, 2002, p. 364.

The five component parts of a general average loss are therefore:³⁴

- a) an extraordinary sacrifice or expenditure,
- b) which is intentionally,
- c) and reasonably made,
- d) against a peril,
- e) in order to benefit the common venture.

The general average sacrifice can be jettison of cargo, extinguishing fire on shipboard, cutting away wreck, voluntary stranding, damage to machinery and boilers, cargo, ship's materials and stores used for fuel, *etc.* The general average expenditures are salvage remuneration, expenses lightening a ship when ashore and consequent damage, expenses at port of refuge, wages and maintenance of crew and other expenses bearing up for and in a port of refuge, deduction from cost of repairs, loss of freight, *etc.*³⁵

The last version of YAR was adopted by the CMI in New York in May 2016 with no dissenting votes and only one abstention. The YAR 2004 had not been accepted by ship owners,³⁶ but marine insurers followed the adoption of the YAR 2004.³⁷ The adoption of YAR 2016 brought to an end the 12 years of uncertainty for shipowners and marine insurers. *Inter alia*, YAR 2016 changed Rule VI (salvage of remuneration)³⁸, Rule X (expenses at port of refuge)³⁹, Rule

³⁴ Thomas J. Schoenbaum: *Admiralty and Maritime Law*, Minnesota, 1973, p. 524.

³⁵ See in detail N. Geoffrey Hudson – Michael D. Harvey: *The York-Antwerp Rules*, 3rd ed., London, 2010, pp. 15 – 282, Drago Pavić: *Nova York-Antverpenska Pravila*, „Kapetanov glasnik“, Split, 12, 2006, pp. 6 – 8.

³⁶ The Baltic and International Maritime Council (BIMCO) was not prepared to incorporate the YAR 2004 into its standard contracts, but kept the reference to the YAR 1994. – see Ivo Grabovac: *Suvremeno hrvatsko pomorsko pravo i Pomorski zakonik*, Split, 2005, pp. 232 – 233.

³⁷ See Darijan Štambuk: *Nova pravila za rješavanje zajedničke havarije – York Antverpenska Pravila 2004*, „Hrvatska pravna revija“, Zagreb, 6, 2005, pp. 36 – 41.

³⁸ The treatment for adjusting purposes of salvage remuneration (Rule VI) where, in contrast to the YAR 2004, salvage will remain allowable in General Average, albeit subject to the adjuster's discretion that any of the criteria identified in Rule VI (b) (i)-(v) are satisfied (in essence, where the inclusion would make a significant financial difference) – see Tea Martinović: *Zajedničke havarije s posebnim osvrtnom na izmjenjene York-Antverpenskih pravila 2016*, „Naše more“, Dubrovnik, 2, 2017, p. 50.

³⁹ Expenses (Rule X) at ports of refuge, where the YAR 1994 wording has been retained crew wages (Rule XI) at ports of refuge, where the YAR 1994 wording has been retained with some additional clarification in relation to the application of the provisions.

XIV (temporary repairs)⁴⁰, Rule XVII (contributory values)⁴¹ and Rule XXI (interest on losses made good in general average).⁴²

3. THE HISTORY OF GENERAL AVERAGE ON THE CROATIAN COAST⁴³

The history of general average on the Croatian coast was very much the same as described above.⁴⁴ The medieval statutes of many cities and ports on the Croatian coast (Dubrovnik, Korčula, Hvar, Brač, Split, Trogir, Senj, *etc.*) were under the obvious influence of the East Mediterranean customs and tradition. After the French occupation during the Napoleonic wars, the French law (*Code de Commerce*, 1807) was extended to all parts of the Croatian coast and stayed in force until recently. The first modern national regulations on general average were adopted as late as 1977 (such regulations were part of the former Yugoslavia's Maritime and Inland Navigation Act, 1977).⁴⁵ After promulgating the *Constitution* in 1990 („Narodne novine“, 56/90) and after declaring its independence by the *Dissolution Act* of 8 October 1991 („Narodne novine“, 31/91), the Republic of Croatia embarked upon the task of regulating numerous issues, thus creating a genuine legal constellation and legal system. Part of the above is the rules which govern the field of maritime navigation. The *Croatian Maritime Code* (hereafter – CMC '94) was passed on February 2, 1994 and came into force on March 22, 1994 („Narodne novine“, 17/94). In Part IX of CMC '94 the legislator analyses incidents of navigation including general average (art. 811 – 833).⁴⁶ After 10 years the new *Croatian Maritime*

⁴⁰ The treatment of temporary repairs (Rule XIV), where the YAR 1994 wording permitting the inclusion for adjustment purposes of the cost of temporary repairs carried out at a port of refuge and to enable the safe completion of the common maritime adventure has been retained.

⁴¹ The exclusion of low value cargo (Rule XVII), where new provisions have been included to permit the possibility for exclusion from contribution of cargo where the adjuster considers that the cost of including it would be disproportionate to its eventual contribution.

⁴² The provisions relating to Commission and Interest (Rules XX and XXI), where the YAR 1994 2% commission on General Average disbursements has been abolished in favour of an agreed interest rate on expenditure, sacrifices and allowances calculated on the 12-month ICE LIBOR rate for the currency in which the adjustment is prepared +4%.

⁴³ See Vilma Pezelj – Mirela Šarac: *Ogledi iz Rimskog i Dalmatinskog statutarnog prava pomorskog prava*, Split, 2019, pp. 198 – 206, Bolanča- Amižić Jelovčić – Pezelj, *op. cit.*, p. 8.

⁴⁴ See part. 1. (Historical Introduction).

⁴⁵ Predrag Stanković – Gordan Stanković: *Croatia*, in *International Encyclopaedia of Laws - Transport Law*, Haag, 2000, p. 106.

⁴⁶ See Dragan Bolanča – Axel Luttenberger: *Some Views on the New Croatian Maritime Code*, “Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu”, 1 – 2, 1995, p. 116, Dragan Bolanča: *The New Croatian Maritime Code*, “Acta Juridica Hungarica”, Budapest, 1 – 2, 1994., p. 234, Ivo Grabovac: *Plovidbeno pravo Republike Hrvatske*, Split 2003, pp. 316 – 333.

Code (hereafter – CMC '04) was passed on December 21, 2004 and came into force on December 29 („Narodne novine“, 181/2004). New CMC '04 deals with general average in Part VIII (art. 789 – 806) and adopts YAR 1994.⁴⁷

4. CONCLUSION

Historical records tell us that systems of general average, involving a contribution from the interests involved in a common maritime adventure, have been in existence since the earliest days of seaborne traffic. The object of the system was to encourage ship masters and others who sailed with them to exert themselves to save the ship and its cargoes whenever a peril threatened the joint adventure. However, to say that Greeks from Rhodes were the first to express the principle of general average in words, and so give it currency, throws very little light on its true origin. It must have been already very ancient and very widespread as a practice before it became so neatly formulated. Legal recognition of this consent, accorded the status of custom, appears in Justinian's Digest from the 6th century A.D. It was *Lex Rhodia de jactu* (Rhodian Law of Jettison). As old maritime customs, general average derived from ancient Greek law and afterwards is developed in Roman and Bizant law (*Nomos Rhodion Nautikos*). The Rhodian principle of general average was repeated and expanded in the *Rules of Oleron* (1160), *Guidion de la Mer* (1556 – 1584), the French *Ordonnance de la Marine Marchande* (1681) and *Code de Commerce* (1807). As commerce evolved, general average emerged as a form of marine insurance, a sharing of the risk and losses during the common maritime venture. The claims of the parties became so demanding and the principle and its application so varied, that the Glasgow Resolutions of 1860, the York Rules of 1864 and the York/Antwerp Rules of 1877 were adopted as a uniform method of calculating the contribution of the parties. The York/Antwerp Rules have been amended periodically, the latest changes being agreed upon at Sydney in 1994, Vancouver in 2004 and New York in 2016. at general assemblies of the *Comité Maritime International*. At the beginning the only recognised form of general average sacrifice was jettison of cargo but today there are richer forms of general average of sacrifice and expenditure. The York/Antwerp Rules are imposed by special clauses in standard form contracts – principally bills of lading. They thus owe their existence and authority to the agreement of merchants, and may therefore be seen as an example of a modern, international *lex mercatoria*, founded upon ancient sources, but still operative today.

⁴⁷ Dragan Bolanča: *Prometno pravo Republike Hrvatske*, Split, 2016, pp. 227 – 229.

Dr. sc. AXEL LUTTENBERGER, Full Professor
Faculty of Maritime Studies, University of Rijeka, Croatia

THE ROLE OF INSURANCE IN ACHIEVING CLIMATE RESILIENCE IN COASTAL ZONE

UDK: 368:347(497.5)(075.8)

izvorni znanstveni članak / original scientific paper

Preserving coastal zone and its resources is not solely our obligation towards future generations, but is also a measure of protection from climate change and inherent catastrophes at local, regional and global levels. Therefore, any decision concerning long-term investment needs to take into account climate changes. Regardless of how a given insurer interprets the science of climate change, insurers are increasingly aware that the business environment is changing around them. Insurers' weather-related loss models are predicted on extrapolating historical trends. In contrast, the climate change community's models are future-focused expectations and not the past. Article 4.8 of the United Nations Framework Convention on Climate Change (UNFCCC) calls upon Convention Parties to consider actions, including insurance, to meet the specific needs and concerns of developing countries arising from the adverse impacts of climate change and Article 3.14 of the Kyoto Protocol explicitly calls for consideration of the establishment of insurance. While many insurers continue to focus chiefly on financial risk management in response to climate change, others are realizing that a more proactive, holistic approach to the issue presents significant opportunities to grow revenues, reduce risk and improve brand value. Author urges for a major role of insurance in increasing the resilience and practicing proactive approach in reducing climate risk, underwriting an insurance policy on natural resources that provide protective services.

1. INTRODUCTION

Extreme weather-related events are increasing with each passing year, both in terms of frequency and severity, while preserving coastal zone and resources is a measure of protection of climate changes. Meteorologists are able to forecast weather over the next couple of days with reasonable accuracy but are unable to make long-range forecasts because of chaotic nature of the atmosphere, as well as the number of variables that come into play. Furthermore, climatologists are not convinced that the results of climate change can be predicted with any certainty and are of the opinion that calculations of climate change related risk should be based on expectations of the future and not on the past.

Insurance can generally be defined as provision against catastrophe and implies pooling of the risk. In principle, the assessment of risk has been based on

the assumption that events in the past adequately reflect what can be expected in the future. Therefore, climate change poses a unique problem in assessing the risk for the insurance industry.

The paper elaborates climate changes challenges, selected sources of law, the need for new insurance products, company awareness, climate risk assessment and governments response.

2. CLIMATE CHANGES CHALLENGES

Indigenous people and local communities have always observed, interpreted and responded to meteorological phenomena and changes of climate, such as weather patterns or the behavior of certain animal species. Based on their local and indigenous knowledge, they developed strategies to deal with the potential impacts of extreme weather events and prevent potential damage.

Small changes in average temperature can translate to big changes across the planet, leading to rising sea levels, more extreme weather and some areas becoming much harder to live in. Humans are not particularly adapted to cope with rapid climate change because climate has varied in the past only a little, except over extremely long timescales.

Once climate begins to change, the effects of that change can lead to further changes and this makes exact effects hard to predict. In addition, it is unclear how successful we will be in reducing greenhouse gas emissions.

Climate change represents more than just change in climate condition. For decision-makers, climate change represents, more importantly, a dramatic increase of uncertainty¹. These uncertainties not only make the choice of adequate measures within decision-making of concerned stakeholders difficult, but also translate into legal uncertainties when adjudicating climate change consequences in liability claims². Global warming and the consequential climate change has an impact across multiple lines of insurance industry. Regulators and companies are operating under conditions of uncertainty with regard to the extent of climate change risks.

Coastal zone is perceived as the land-sea interface or a strip of land and sea of varying width in which human activities involve the use of coastal resources³. Maritime spatial planning and integrated coastal management are complementary

¹ Hallegatte, Stephane (2009), Strategy to adopt to an uncertain climate change, *Global Environmental Change* 19), 240-247

² Haritz, Miriam (2011), *Liability with and liability from the precautionary principle in climate change*, Climate change liability, Edward Elgar Publishing Limited, Cheltenham, 15-46

³ Coastal zone Policy, <http://ec.europa.eu/environment/iczm/situation.htm>

tools in which maritime spatial planning is commonly understood as a public process for analysing and planning the spatial and temporal distribution of human activities in sea areas to achieve economic, environmental and social objective, while the integrated coastal management is a tool for the integrated management of all policy processes affecting the coastal zone, addressing land-sea interactions of coastal activities in a coordinated way with a view to ensuring the sustainable development of coastal and marine areas⁴.

Climate-resilient development requires the use of strategies to understand and manage the risks associated with current and future climate hazards.

3. SELECTED SOURCES OF LAW

The United Nations Framework Convention on Climate Change (UNFCCC) in its Art. 2 aims to stabilize greenhouse gas concentrations in the atmosphere at the level that would prevent dangerous anthropogenic interference with the climate system. According to Art. 4.8 UNFCCC calls for the actions related to funding, insurance and the transfer of technology, to meet the specific needs and concerns of developing country Parties arising from the adverse effects of climate change and/or the impact of the implementation of response measure⁵.

Kyoto protocol to the United Nations Framework Convention on Climate Changes (Kyoto Protocol 1998) in Art. 3.14 is highlighting the obligation for considering what actions are necessary to minimize the adverse effects of climate change and/or the impacts of response measures, among others, the establishment of funding insurance and transfer of technology⁶.

In November 1995 the United Nations Environment Programme Insurance Initiative was launched with a Statement of Environmental Commitment by the Insurance Industry. This has been followed up by a position statement submitted by the industry to the Climate Change negotiations in Geneva on 9 July 1996. In this statement the industry calls for early and substantial reductions in greenhouse gas emissions, further scientific research that establishes what level of greenhouse gases is likely to be dangerous, the establishment of a transparent framework of political, social, and economic measures that will promote

⁴ Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council establishing a framework for maritime spatial planning and integrated coastal management, Brussels, 12.3.2013, COM(2013) 133 final, 2013/0074 (COD)

⁵ United Nations Framework Convention on Climate Change (UNFCCC 1992), United Nations, 1992, FCC/INFORMAL/84/Rev.1, GE.14-20481 (E)

⁶ Kyoto Protocol to the United Nations Framework Convention on Climate Change; adopted at COP3 in Kyoto, Japan, on 11 December 1997, http://unfccc.int/essential_background/kyoto_protocol/items/2830.php

sustainable development while taking into account the risks of climate change and the position of the insurance and reinsurance sector to be represented when discussing or negotiating possible solutions to the problem of climate change⁷.

Possible approach in solving the issue is the establishment of a climate insurance framework with the capacity to support weather disaster insurance systems in high-risk areas jointly with risk occurred financing⁸.

4. THE NEED OF NEW INSURANCE PRODUCTS

The insurance sector consists of policyholders (the insured), brokers (intermediaries), primary insurers (insurance companies) and re-insurers (the insurance companies that insure the primary insurers). The idea of insurance is based on the assumption that the risk that all contributors will incur damages at the same time is low and traditionally risk is calculated based on observations of the past.

Regardless of how a given insurer interprets the science of climate change, insurers are increasingly aware that business environment is changing around them.

In the specific case, the frequency of extreme weather events might change because of climate change. Risk associated with climate change can no longer assess risk based on experience but has to look to expectations of the future. Still the insurance industry has a history to adapt to emerging risks, catastrophe modelling and risk analysis to better track trends.

Insurers are conscious the threat that global economy is not acting to combat climate change. Insurance coverage is characterized by increased deductibles, reduced limits, and exclusions in commercial insurance markets such as hotels and the energy sector. Insurers are on the other hand realizing that a more proactive, holistic approach to climate change presents significant opportunities to grow revenues, reduce risk and improve brand value. Insurers are called upon to pursue climate change solutions to ensure the preservation of private insurance markets⁹.

⁷ UNEP Insurance Industry Initiative, (1996). UNEP Insurance Initiative Position Paper on Climate Change - 9 July 1996.

⁸ Linnerooth-Bayer, Joanne, Mechler, Reinhard, Mechler (2006), Insurance for assisting adaptation to climate change in developing countries: a proposed strategy, Risk and Vulnerability Programme

⁹ Mills, Evan (2009), A Global Review of Insurance Industry Responses to Climate Change, The Geneva Paper on Insurance –Issues and Practice, 34, 3, 323-359

5. COMPANY AWARENESS

The whole economy is suffering the consequence of the effects of climate change so the company has to raise the profile of climate risk in the organization.

Corporations are being held responsible for a range of activities and non-financial impacts. They are being called to account not only to investors and shareholders but by politicians, whistle blowers, the media, employees, community groups, prosecutors, class-action lawyers, environmentalists, human rights advocates, public health organizations, and customers¹⁰.

Companies need to include climate risk assessment more consistently in their broader enterprise risk management (ERM) framework, which can help in identifying and correlating impacts across different lines of business as well as investments¹¹.

Companies should evaluate the potential impacts of climate-related risks, as well as embed ongoing climate risk assessment. Corporation should institutionalise climate change as a core business issue by considering climate risks investment practices and reduce its carbon footprint for all aspects of its business.

The mission is to place climate risk on the top of the agenda for everyone in the organization, right from the board to all employees, so that its assessment becomes pervasive, while enabling more informed decisions about what to do to contain such exposures.

The Environmental, Social and Governance (ESG) Criteria is a set of standards for company's operations that socially conscious investors use to screen investments. Environmental criteria look at how a company performs as a steward of the natural environment. Social criteria examine how a company manages relationships with its employees, suppliers, customers and the communities in which it operates. Governance deals with a company's leadership, executive pay, audits and internal controls, and shareholder rights. Investors who want to purchase securities that have been screened for ESG criteria can do so through socially responsible mutual funds and exchange-traded funds¹².

Directive 2014/95/EU regulates the obligation for large undertakings which are public interest entities exceeding the average number of 500 employees

¹⁰ Savitz, A.W. (2014), *The Triple Bottom Line*, John Wiley & Sons, Inc., San Francisco.

¹¹ Kenton, Will (2019), *Enterprise Risk Management (ERM)*, <https://www.investopedia.com/terms/e/enterprise-risk-management.asp>

¹² De Silva Lokuwaduge, Chitra Sriyani, Heenetigala, Kumudini (2017), *Integrating Environmental, Social and Governance (ESG) Disclosure for a Sustainable Development: An Australian Study*, *Business Strategy and Environment*, 26, 4, 438-450, <https://doi.org/10.1002/bse.1927>

to include in the management report a non-financial statement containing information to the extent necessary for an understanding of the undertaking's development, performance, position and impact of its activity, relating to, as a minimum, environmental, social and employee matters, respect for human rights, anti-corruption and bribery matters¹³.

Communication from the Commission – Guidelines on non-financial reporting is intended to help companies disclose high quality, relevant, useful, consistent and more comparable non-financial (environmental, social and governance-related) information in a way that fosters resilient and sustainable growth and employment and provides transparency to stakeholders. As an example, a company may consider including specific disclosures explaining actual carbon emissions, carbon intensity, use of hazardous chemicals or biocides, natural capital impacts and dependencies and comparison with targets developments over time¹⁴.

6. CLIMATE RISK MANAGEMENT

Traditional climate risk management can be understood as risk management strategies that have been developed in response to the limiting conditions of varying climate and weather patterns by farmers and communities and are based on local and indigenous knowledge. Transferring risks in a cost-efficient way through insurance or other tools is a key financial instrument to address residual risk.

Insurance needs to be integrated into comprehensive climate risk management. Integrated climate risk management is the process of reducing risks and managing residual risks and uncertainties. Financial risk management measures are part of the response and include risk pooling and transfer, catastrophe risk insurance, contingency finance, climate themed bonds, catastrophe bonds and other measures.

The insurance industry is sharing its risk knowledge, risk modelling and risk pricing expertise with its clients in the public and private sectors to enable risk awareness.

On 19 November 2015, days before global leaders gathered in Paris to forge the landmark Paris Agreement, The Geneva Association, a platform of 80

¹³ Directive 2014/95/EU of the European Parliament and of the Council of 22 October 2014 amending Directive 2013/34/EU as regards disclosure of non-financial and diversity information by certain large undertakings and groups Text with EEA relevance OJ L 330, 15.11.2014, p. 1–9

¹⁴ Communication from the Commission — Guidelines on non-financial reporting (methodology for reporting non-financial information) C/2017/4234, OJ C 215, 5.7.2017, pp. 1-20.

CEOs from the global insurance industry reissued its Climate Risk Statement, highlighting the industry's willingness to step up its contributions to building climate resilience and support the transition to a low-carbon economy¹⁵.

The Paris Agreement offers both opportunities and challenges for the insurance industry, which will not only be providing a wider range of risk-transfer solutions and services, but will also support emission reduction efforts and the transition to a low-carbon economy through its investment strategies while also actively managing its own carbon footprint¹⁶.

Insurers offer incentives for risk reduction, for example by means of premium reductions if their policyholders adopt and implement preventive measures. Educating clients on climate-related risks and encouraging policyholders for taking steps to reduce losses were the top two ways suggested by the state regulators surveyed to enhance insurer preparedness in the longer term.

To enable climate-resilient development, effective risk management should involve a portfolio of actions aimed at improving the understanding of disaster risks, to reduce and transfer risk and to respond to events and disasters as well as measures to continually improve disaster preparedness, response and recovery – as opposed to a singular focus on only one action or type of action.

The insurance industry, which covers financial losses once an accident or disaster occurs against premium to pay, has a role in increasing the resilience and should practice proactive approach in reducing climate risk. Those could be accomplished through a range of measures such as introducing obligatory climate insurance policy for businesses¹⁷.

7. GOVERNMENTS RESPONSE

Particularly in costal zone, haphazard development often increases the cost of public services by requiring huge investments in new roads, services and other public infrastructure. Namely, farming and forestry generate considerably higher revenue than the amount of public services they require, while residential development has the opposite effect. Inefficient use of land and resources require communities to provide services across a large geographic area. Because

¹⁵ The Geneva Association (2014b), The Climate Risk Statement of the Geneva Association, <https://www.genevaassociation.org/research-topics/extreme-events-and-climate-risk/climate-risk-statement-geneva-association>

¹⁶ Paris Agreement, United Nations 2015, https://unfccc.int/files/essential_background/convention/application/pdf/english_paris_agreement.pdf

¹⁷ Runko Luttenberger, Lidija, Luttenberger, Axel (2018), The role of insurance and tourism industries in achieving climate resilience, Tourism and Hospitality Industry, Opatija, 383-393

developments and buildings are spread further the result is scarcer services and higher taxes. There is also increased susceptibility to natural hazards¹⁸.

Investors are requiring a stable and predictable regulatory framework in costal zones. As a climate changes response goverments should develop comprehensive and integrated climate risk management plans and provide measures for transforming to low-carbon economy with phasing out the fossil fuel subsidies and establish subsidies and tax incentives for green infrastructure.

Goverments should develop comprehensive and integrated climate risk management plans and ensure better alignment across sectoral, climate, financial and trade policies, regulatory frameworks and related incentives.

As the impact of climate change on the daily lives of citizens and the broader eco-system is becoming increasingly clear, the European insurance industry is ready to continue contributing to the European Union's political commitment to be climate neutral by 2050¹⁹.

There is no one-size-fits-all solution at European Union level. Namely, while all States are affected by the changing climate, Member States each have different risk exposures resulting from regional environments, different levels of public awareness about potential risks, the extent of government intervention, liability regimes or adaptation practices. These factors result in a highly diverse insurance market for natural catastrophes across the European Union.

8. CONCLUSION

Any investments in critical infrastructure should consider climate resilience for the entire life cycle, however, it is believed that many states are primarily focusing on decarbonisation without a model of climate changes response.

Insurers provide expertise in catastrophe risk modelling and risk pricing, along with significant knowledge in preventive measures. They offer innovative and specialised risk transfer solutions to build financial resilience to impacts of extreme events, incentivise reduction of greenhouse gas emissions and enable entrepreneurial pathways to green and clean technology from start-up to commercialisation.

¹⁸ Runko Luttenberger, Lidija, Luttenberger, Axel (2016), Environmental assesment of externalities associated with tourism property projects in coastal area, Tourism & Hospitality Industry, Congress Proceedings, 404-417

¹⁹ Committing to climate-neutrality by 2050: Commission proposes European Climate Law and consults on the European Climate Pact, https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_20_335, 4 March 2020

The insurance industry should continue to institutionalise climate change as a core issue, expand its contributions towards building financial resilience to climate risks and the transition to a low-carbon economy by collaborating with governments and other key stakeholders.

Action should be taken on improving assessment of climate-related risks while taking long-term actions to alleviate and mitigate such exposures - from incentivizing right behaviors among customers making climate related risks a high priority for all employees, to facilitating the development of climate-resilient public policies.

In author's opinion holistic approach is required in managing climate-related risks by integrating them in enterprise risk management efforts and considering the challenges and opportunities for both sides of the balance sheet. In that sense the author is proposing a major role of insurance in increasing the resilience and practicing proactive approach in reducing climate risk, underwriting an insurance policy on natural resources that provide protective services.

Dr. sc. NIKOLA MANDIĆ, docent
Pomorskog fakulteta Sveučilišta u Splitu, Republika Hrvatska
Dr. sc. JELENA NIKČEVIĆ, izvanredna profesorica
Pomorskog fakulteta Kotor Sveučilišta Crne Gore, Crna Gora

NOVE ODREDBE O JAVNOM PRIJEVOZU U LINIJSKOM I POVREMENOM OBALNOM POMORSKOM PROMETU U HRVATSKOM I CRNOGORSKOM PRAVU

UDK: 656.618:347.74

Izvorni znanstveni članak / Original scientific paper

Javni prijevoz u linijskom obalnom pomorskom prometu je prijevoz putnika, tereta i vozila u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru koji se obavlja na unaprijed utvrđenim linijama prema javno objavljenim uvjetima reda plovidbe i cjenikom usluga. Osnovni propis kojim je reguliran javni prijevoz u linijskom obalnom pomorskom prometu u Republici Hrvatskoj je *Zakon o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu*. Taj *Zakon* donesen je 2006., više puta je mijenjan i dopunjavan, a u posljednjim izmjenama i dopunama donesenim krajem 2019. unesene su nove odredbe koje se odnose na povlašteni prijevoz putnika i vozila, osobito prijevoz osoba s invaliditetom, djece s poteškoćama u razvoju i njihove pratnje, detaljnije se uređuju odredbe o nadoknadi financijskih sredstava za besplatni prijevoz te se uređuje mogućnost raspisivanja javnog natječaja za obavljanje javnog prijevoza na državnoj liniji od općeg gospodarskog interesa zajedno s namjenski građenim brodom u vlasništvu *Agencije za obalni linijski pomorski promet*, odnosno gradnja broda uz financijsku potporu sredstava Europske unije koji brod bi se zajedno s linijom od općeg gospodarskog interesa dodjeljivao temeljem javnog natječaja. Pored toga, dana je ovlast *Agenciji* za obavljanje kontrole korištenja otočnih iskaznica. Time su odredbe *Zakona* izmijenjene s obzirom na probleme koji su uočeni u praksi. U Crnoj Gori materija prijevoza u unutrašnjem pomorskom prometu (obalnom pomorskom prometu) regulirana je *Zakonom o sigurnosti pomorske plovidbe*, na način što se kroz izmjene i dopune *Zakona* unosi novo poglavlje pod nazivom *Prijevoz putnika i/ili stvari u unutrašnjem pomorskom prometu*. Poglavlje sadrži dvanaest članaka kojima se nastoji, barem donekle, uvesti red u ovu materiju. Novim zakonskim odredbama uređuje se djelatnost odnosno način obavljanja prijevoza, plan plovidbe, dozvola za prijevoz, prijevoz trajektom, cjenik usluga kao i dodjela koncesije. U radu se daje cjelovita i sustavna analiza novih odredbi o obavljanju javnog prijevoza u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu analizirajući propise u Republici Hrvatskoj i Crnoj Gori.

1. UVOD

Javni prijevoz, odnosno prijevoz osoba i stvari koji je uz jednake uvjete svakom dostupan, u linijskom obalnom pomorskom prometu smatra se važnim faktorom u segmentu pomorske plovidbe, s obzirom da se njime osigurava trajno i redovito povezivanje otoka s kopnom i otoka međusobno, bez kojeg ne bi bilo održivog razvoja naseljenih otoka u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske. Ovaj sektor u Republici Hrvatskoj pruža redovitu linijsku plovidbu između 73 otočne i 22 kopnene luke na ukupno 56 državnih linija.¹ Javni prijevoz brodari obavljaju brodovima posebno građenim za prijevoz putnika i vozila (trajektima), brzim putničkim brodovima odnosno putničkim brodovima.

Djelatnost obavljanja javnog prijevoza u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu, kao djelatnost od osobitog javnog interesa za Republiku Hrvatsku, odnosno kao usluga od općeg gospodarskog interesa, uređena je *Zakonom o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu*². Tim *Zakonom* osigurava se redovita povezanost naseljenih otoka s kopnom i naseljenih otoka međusobno, kao i naselja na kopnu s primjerenim brojem dnevnih veza u oba pravca, a sve u cilju zadovoljenja potreba otočana, stvaranja boljih uvjeta za život na otocima i poticanje njegovog razvoja.³ Dosadašnja provedba *Zakona* ukazala je na određene nedostatke te potrebu za dodatnom razradom određenih odredbi. U tom smislu se izmjenama i dopunama *Zakona* iz 2019. godine dodatno uređuju odredbe vezane uz povlašteni prijevoz putnika i vozila, gradnju i obavljanje javnog prijevoza brodom u vlasništvu *Agencije za obalni linijski pomorski promet* te kontrolu korištenja otočnih iskaznica.

Javni prijevoz u unutrašnjoj pomorskoj plovidbi Crne Gore nije novina. Povijesno gledano, u Bokokotorskom zaljevu u XIX. stoljeću bile su uspostavljene redovne brodske linije kojima se putovalo, čiji je cilj bio osigurati što bolje povezivanje pojedinih mjesta.⁴ *Danas, u Crnoj Gori djelatnost javnog prijevoza se*

¹ Poblježi vidi *Strategija pomorskog razvoika i integralne pomorske politike Republike Hrvatske za razdoblje od 2014. do 2020. godine*, Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, Zagreb, 2014., str. 9.

² Narodne novine, br. 33/06, 38/09, 87/09, 18/11, 80/13, 56/16 i 121/19.

³ Poblježi vidi Nikola Mandić, *Modified Legal Framework and Opening of the Liner Shipping Market in the Republic of Croatia to Shipping Companies from the European Economic Area*, *Transactions on Maritime Science*, god. 6, br. 2, Split, 2017., str. 142.

⁴ *U Kotoru je 1891. godine osnovana Bokaška plovidba koja je u vlasništvu imala tri putnička broda od kojih su dva korištena za održavanje redovnog linijskog prijevoza, dok je treći korišten kao turističko-izletnički brod* *Uspostavljane su redovne brodske linije* Herceg Novi – Kotor i Kotor – Herceg Novi, koje su povezivale bokeljska mjesta koja su imala izgrađena pristaništa. Također, ubrzala se izgradnja novih pristaništa pa su, kroz nekoliko godina, brodovi stizali do većine mjesta. Poblježi vidi: *Kotor uvodi javni prevoz na moru?* Dostupno na: <https://www.bokanews.me/featured/kotor-uvodi-javni-prevoz-na-moru/> (posjećeno: 25. travnja 2020.).

tretira kao vrsta turističke usluge, koja se obavlja kroz dva segmenta. U prvi segment spada prijevoz turista, koji se vrši u linijskoj plovidbi po redovnim linijama (prijevoz kupaca i izletničke ture), ali postoji i prijevoz u slobodnoj plovidbi (taxi brodovi i posebni izleti). Prijevoz turista je posebno vidljiv u ljetnjim mjesecima, u vrijeme turističke sezone. Drugi segment obuhvaća prijevoz trajektom koji je u funkciji međugradskog prijevoza i obavlja se tijekom cijele godine. Međutim, i pored faktičkog postojanja i odvijanja javnog prijevoza u obalnom moru Crne Gore evidentno je da ne postoji odgovarajuća pravna regulativa, kao i institucionalni okvir u materiji javnog prijevoza. U tom smislu pristupilo se popunjavanju ove pravne praznine kroz izmjene i dopune *Zakona o sigurnosti pomorske plovidbe*⁵ 2019. godine, unošanjem u *Zakon novog poglavlja (Prijevoz putnika i/ili stvari u unutrašnjem pomorskom prometu)* kojim se nastoji regulirati unutrašnji pomorski prijevoz Crne Gore.

2. ZAKON O PRIJEVOZU U LINIJSKOM I POVREMENOM OBALNOM POMORSKOM PROMETU REPUBLIKE HRVATSKE

Zakon o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu donesen je na sjednici Hrvatskog sabora 10. ožujka 2006., a stupio je na snagu 1. travnja 2006. Više puta je mijenjan i dopunjavan, i to 2006., 2009., 2011., 2013., 2016. i 2019. Izmjene i dopune *Zakona* iz 2019. stupile su na snagu 19. prosinca 2019.

Zakon o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu uređuje uvjete i način obavljanja usluga javnog prijevoza od općeg gospodarskog interesa s obvezom javne usluge, obavljanje javnog linijskog prijevoza bez obveze javne usluge⁶, uspostavu informatičkog sustava javnog prijevoza, povlašteni prijevoz putnika i vozila, razvrstavanje linija javnog prijevoza, utvrđivanje, usklađivanje i objavu redova plovidbe i osiguranje sredstava za kontinuirano, redovito i nesmetano obavljanje javnog prijevoza.⁷

Zakon o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu sastoji se od ukupno 72 članka raspoređena u sedam zasebnih dijelova: opće odredbe;

⁵ Službeni list CG, br. 62/13, 6/14, 47/15 i 71/17. U daljnjem tekstu koristit ćemo skraćenicu *Zakon o SPP*.

⁶ Linije u javnom linijskom prijevozu bez obveze javne usluge ne smatraju se redovitim javnim prijevozom. (čl. 55.a, st. 1. *Zakona*) Uvjeti pod kojima se može obavljati javni linijski prijevoz bez obveze javne usluge kao i plaćanje naknade za taj prijevoz propisani su čl. 55.a i 55.b *Zakona*.

⁷ Čl. 1., st. 1. *Zakona o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu*.

javni prijevoz; povremeni prijevoz⁸; upravni i inspekcijski nadzor; prekršaji; prekršajne odredbe te prijelazne i završne odredbe. *Zakonom o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu* osigurana je primjena svih akata Europske unije koji reguliraju ovu materiju, a temeljem *Zakona* doneseno je više podzakonskih propisa koji je pobliže reguliraju.⁹

U izmjenama i dopunama *Zakona o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu* iz 2019. godine posebno su značajne izmijenjene i dopunjene odredbe te nove odredbe koje se odnose na povlašteni prijevoz putnika i vozila, obavljanje javnog prijevoza namjenski građenim brodom u vlasništvu Agencije za obalni linijski pomorski promet te kontrolu korištenja otočnih iskaznica.

2.1. Povlašteni prijevoz putnika i vozila

Povlašteni prijevoz obuhvaća prijevoz s popustom putnika i vozila te besplatni prijevoz.¹⁰ Kategorije putnika i vozila koji ostvaruju pravo na povlašteni prijevoz s popustom u javnom prijevozu taksativno su navedene u čl. 47., st. 2. *Zakona*, dok su kategorije putnika i vozila koji ostvaruju pravo na besplatni prijevoz u javnom prijevozu navedene u čl. 47., st. 3. *Zakona*. Način i postupak ostvarivanja prava na povlašteni prijevoz propisan je *Pravilnikom o uvjetima i načinu ostvarivanja prava na povlašteni prijevoz na linijama u javnom pomorskom prijevozu*¹¹.

⁸ Povremeni prijevoz putnika u obalnom pomorskom prometu je prijevoz koji se ne obavlja prema utvrđenim redovima plovidbe i ne smatra se javnim linijskim prijevozom. (čl. 56., st. 1. *Zakona*) Povremenim prijevozom putnika smatra se osobito prijevoz kao sastavni dio turističke ponude (dio izletničkog programa, turističkog paket-aranžmana, transfera putnika) te prijevoz taksijem i prijevoz djelatnika pravnih i fizičkih osoba za njihove potrebe. (čl. 56., st. 4. *Zakona*)

⁹ Poblizje vidi Nikola Mandić, *Modified Legal Framework and Opening of the Liner Shipping Market in the Republic of Croatia to Shipping Companies from the European Economic Area*, *Transactions on Maritime Science*, god. 6, br. 2, Split, 2017., str. 142.

¹⁰ Čl. 47., st. 1. *Zakona o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu*.

¹¹ Narodne novine, br. 41/17. *Pravilnikom o uvjetima i načinu ostvarivanja prava na povlašteni prijevoz na linijama u javnom pomorskom prijevozu* utvrđuju se uvjeti i način ostvarivanja prava na povlašteni javni pomorski prijevoz na linijama s obvezom javne usluge, visina popusta kod korištenja prava na povlašteni prijevoz u linijskom obalnom pomorskom prijevozu s popustom te vrste isprava koje se izdaju korisnicima prava na povlašteni prijevoz. *Pravilnik* u posebnim dijelovima regulira: korisnike prava na povlašteni prijevoz; prijevoz s popustom (visinu popusta, prijevoz putnika s popustom, prijevoz vozila s popustom te prijevoz javnih službi s popustom); besplatni prijevoz (besplatni prijevoz učenika i studenata, besplatni prijevoz djece, besplatni prijevoz umirovljenika i osoba starijih od 65 godina te besplatni prijevoz javnih službi); otočne iskaznice (otočne iskaznice za putnike te otočne iskaznice za vozila); informacijski sustav; izvješća o povlaštenom prijevozu; inspekcijski nadzor te prijelazne i završne odredbe. Sukladno čl. 9. *Zakona o izmjenama i dopunama Zakona iz 2019. godine* ministar nadležan za poslove pomorstva obavezan je u roku šest mjeseci od dana stupanja na snagu *Zakona o izmjenama i dopunama Zakona* uskladiti odredbe ovog *Pravilnika* s odredbama *Zakona*.

Prema čl. 47., st. 2. *Zakona*, pravo na povlaštenu prijevoz s popustom u javnom prijevozu imaju:

1. hrvatski i strani državljani koji imaju prebivalište na otocima ili na poluotoku Pelješcu te državljani država članica Europskog gospodarskog prostora i članovi njihovih obitelji bez obzira na njihovo državljanstvo koji imaju prijavljen privremeni boravak i koji najmanje 183 dana u jednoj godini borave na otocima ili poluotoku Pelješcu,
2. djeca starija od tri do navršених 12 godina života,
3. vozila fizičkih osoba i stranih državljana iz točke 1. te vozila korisnika *leasinga* s prebivalištem na otoku koja su registrirana u nadležnom upravnom tijelu u Republici Hrvatskoj,
4. vozila pravnih osoba, odnosno vozila registrirana na obrt, obiteljsko poljoprivredno gospodarstvo (OPG), djelatnost slobodnog zanimanja i korisnika *leasinga* sa sjedištem korisnika vozila na otoku, a vozila su registrirana u nadležnom upravnom tijelu u Republici Hrvatskoj,
5. zdravstveni djelatnici i djelatnici drugih javnih službi (policija, oružane snage, vatrogasci, lučka kapetanija) čije je stalno mjesto rada na otoku i njihova službena vozila koja se koriste na otoku,
6. zdravstveni djelatnici i njihova službena vozila pri obavljanju redovitih prijevoza bolesnika s otoka na kopno i obrnuto,
7. ostale osobe koje to pravo stječu po posebnim propisima.

Prema čl. 47., st. 3. *Zakona*, a prije stupanja na snagu *Zakona* o izmjenama i dopunama *Zakona* iz 2019. godine, pravo na besplatni prijevoz u javnom prijevozu imaju:

1. učenici i studenti s prebivalištem na otoku koji svakodnevno putuju do škole ili visokoškolske ustanove izvan otoka,
2. učenici i studenti s prebivalištem na otoku koji za vrijeme školovanja privremeno borave izvan otoka, a vikendom dolaze na otok,
3. djeca koja pohađaju obvezni predškolski program izvan otoka svoga prebivališta, kao i učenici i studenti koji se školuju na otoku svoga prebivališta te djeca koja pohađaju predškolski program na otoku svoga prebivališta, za aktivnosti izvan otoka svoga prebivališta,
4. djeca od jedne do navršene tri godine života,
5. umirovljenici i osobe starije od 65 godina s prebivalištem na otoku,
6. zdravstveni djelatnici i njihova službena vozila pri obavljanju sanitetskih prijevoza bolesnika s otoka na kopno i obrnuto,
7. djelatnici policije i njihova službena vozila pri obavljanju dužnosti na otocima,

8. djelatnici drugih javnih službi (policija, oružane snage, vatrogasci, lučka kapetanija i GSS) i njihova službena vozila u slučajevima katastrofe i u slučajevima izvanrednih događaja te traganja i spašavanja, uz suglasnost *Agencije za obalni linijski pomorski promet*.

Izmjenama i dopunama *Zakona* iz 2019. godine proširen je krug osoba koje ostvaruju pravo na besplatni prijevoz. Naime, u čl. 47., st. 3. *Zakona* dodane su nove točke 9. i 10. koje taksativno navode nove skupine korisnika besplatnog prijevoza. Tako pravo na besplatan prijevoz, pored prethodno propisanih kategorija osoba, ostvaruju i osobe s invaliditetom kod kojih je utvrđeno tjelesno oštećenje donjih ekstremiteta 80 % ili više, hrvatski ratni vojni invalidi sa 100 % tjelesnog oštećenja te osobe kojima je utvrđeno tjelesno oštećenje osjetila vida od 100 % i gluhoslijepe osobe sa 100 % tjelesnog oštećenja, te osobe s invaliditetom kojima je utvrđen III. ili IV. stupanj funkcionalnog oštećenja, na trajektnim linijama, uključujući i osobno vozilo kojim se navedene osobe prevoze.¹² Pored njih, pravo na besplatan prijevoz prema novim odredbama ostvaruju i djeca s teškoćama u razvoju s prebivalištem na otoku te sva djeca s teškoćama u razvoju kojima je utvrđen III. ili IV. stupanj funkcionalnog oštećenja bez obzira na mjesto prebivališta i osobno vozilo kojim se ta djeca prevoze, na trajektnim linijama.¹³ Pored prethodno navedenih skupina osoba koje su izmjenama i dopunama *Zakona* ostvarile pravo na besplatan prijevoz, to pravo ostvarili su i njihovi pratitelji, odnosno pratitelji osobe s invaliditetom i djeteta s teškoćama u razvoju.¹⁴ Ova povlastica donesena je osobito zbog činjenice da osobe s tjelesnim oštećenjima donjih ekstremiteta i osobe sa 100% oštećenja vida, nemaju sposobnost samostalnog pristupa prostoru za putnike na brodu. Naime, postojeći trajekti nemaju osiguran niti prilagođen pristup tim osobama u svim svojim prostorijama na način kako je to omogućeno ostalim putnicima. Time je ta skupina putnika bila u neravnopravnom položaju te ih se ovom izmjenom i dopunom *Zakona* stavlja u ravnopravni položaj.

U segmentu povlaštenog prijevoza izmijenjena je i odredba čl. 47., st. 5. *Zakona* te je određeno kako popust za osobe koje ostvaruju pravo na povlaštenu prijevoz s popustom može iznositi do 50% redovne izvansezonske cijene karte umjesto sezonske cijene karte, kako je do izmjena i dopuna *Zakona* iz 2019. godine bilo predviđeno. Ovom odredbom zakonodavac je izašao u susret kategoriji osoba koje imaju pravo na povlaštenu prijevoz s popustom s obzirom da je sezonska cijena karte u principu veća za 20% u odnosu na izvansezonsku cijenu karte. Primjenom nove odredbe, prema kojoj se popust računa u odnosu

¹² Čl. 47., st. 3., toč. 9. *Zakona o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu*.

¹³ *Ibidem*, čl. 47., st. 3., toč. 10.

¹⁴ *Ibidem*, čl. 47., st. 4.

na izvansezonsku cijenu karte, za očekivati je smanjenje cijene prijevoza s popustom za oko 10%.

Čl. 61.a *Zakona* propisane su novčane kazne vezano za kršenje odredbi o pravu na povlašteni prijevoz s popustom te besplatni prijevoz. Tako će se novčanom kaznom u iznosu od 2.000,00 do 10.000,00 kuna kaznit za prekršaj pravna osoba koja u javnom prijevozu koristi pravo na povlašteni prijevoz vozila suprotno čl. 47., st. 2. i 3. *Zakona*. Za taj prekršaj kaznit će se i odgovorna osoba u pravnoj osobi novčanom kaznom u iznosu od 1.000,00 do 5.000,00 kuna. Pored toga, predviđena je i novčana kazna u iznosu od 1.000,00 do 5.000,00 kuna kojom će se kaznit za prekršaj fizička osoba koja u javnom prijevozu koristi pravo na povlašteni prijevoz vozila i osoba suprotno čl. 47., st. 2. i 3. *Zakona*.

2.2. Obavljanje javnog prijevoza namjenski građenim brodom u vlasništvu Agencije za obalni linijski pomorski promet

Temeljem *Zakona* Vlada Republike Hrvatske osnovala je 2006. *Agenciju za obalni linijski pomorski promet* kao glavno regulatorno tijelo Republike Hrvatske glede pitanja linijskog putničkog prometa na Jadranu. *Agencija za obalni linijski pomorski promet* je neprofitna pravna osoba čija je djelatnost obavljanje poslova u vezi s dodjelom prava na obavljanje usluga javnog prijevoza i ostvarivanje prava na povlašteni prijevoz.¹⁵ U posebnom dijelu *Zakona* regulirani su nadležnost i poslovi *Agencije*. *Agencija* obavlja poslove dodjele prava na obavljanje usluge javnog prijevoza u linijskom obalnom pomorskom prometu, uspostave informatičkog sustava javnog prijevoza te ostvarivanje prava na povlašteni prijevoz.¹⁶

Prema čl. 17., st. 1. *Zakona*, a prije stupanja na snagu *Zakona* o izmjenama i dopunama *Zakona* iz 2019. godine, propisano je kako djelatnost *Agencije za obalni linijski pomorski promet* obuhvaća:

1. poslove u vezi davanja koncesije odnosno izbora najpovoljnijeg ponuditelja na linijama na kojima se obavlja redoviti javni prijevoz, a na kojima postoji obveza javne usluge¹⁷ (sklapanje ugovora o koncesiji i ugovora o javnoj usluzi, davanje suglasnosti na prijenos ugovora o javnoj usluzi, davanje odobrenja za zamjenski brod, utvrđivanje najviših iznosa cijena usluge javnog prijevoza s obveznom javne usluge te drugi poslovi),

¹⁵ *Ibidem*, čl. 4., st. 1., toč. 6.

¹⁶ Poblježe vidi Mandić, op. cit., str. 142.

¹⁷ Brodari u redovitom javnom prijevozu obavljaju plovidbu na državnim, županijskim i međužupanijskim te lokalnim linijama. Na tim linijama postoji obveza javne usluge. Obveze javne usluge su obveze definirane u čl. 2., toč. 4. i čl. 4., toč. 2. *Uredbe (EEZ) br. 3577/92 o primjeni načela slobode pružanja usluga u pomorskom prijevozu unutar država članica (pomorska kabotaža)*.

2. davanje prethodne suglasnosti na odluke o županijskim, međužupanijskim i lokalnim linijama,
3. davanje prethodne suglasnosti na ugovor o povećanoj učestalosti prijevoza kojeg sklapaju izvršno tijelo jedinice lokalne ili područne (regionalne) samouprave i brodar s kojim je sklopljen ugovor o javnoj usluzi,
4. davanje suglasnosti za obavljanje javnog linijskog prijevoza bez obveze javne usluge,
5. davanje suglasnosti na redove plovidbe te objedinjavanje i objavljivanje redova plovidbe,
6. nadziranje ispunjavanja uvjeta koje moraju ispuniti brod i brodar za obavljanje međunarodnoga linijskoga pomorskog prometa¹⁸ te davanje suglasnosti na redove plovidbe u međunarodnom linijskom pomorskom prometu,
7. provedbu *Uredbe (EU) broj 1177/2010, od 24. studenoga 2010. godine o pravima putnika prilikom putovanja morem i unutarnjim plovnim putovima i kojom se mijenja Uredba (EZ) broj 2006/2004,*
8. osiguravanje uspostave i upravljanja informatičkim sustavom javnog prijevoza, izdavanjem otočnih iskaznica za putnike i vozila te vinjeta za vozila u okviru ostvarivanja prava na povlašteni prijevoz, a za ostale putnike evidentiranjem izdanih karata te nadziranjem njihovog provođenja,
9. kontinuirano nadziranje odluka i ugovora o javnim uslugama i njihovo izvršavanje, što uključuje i plaćanje naknade za obavljanje javne usluge,
10. donošenje odluke o povjeravanju stručno-tehničkih poslova izrade otočnih iskaznica i vinjeta te pohrane podataka o njima, kao i evidentiranje izdanih karata za ostale putnike drugoj pravnoj osobi,
11. obavljanje drugih poslova koji su *Zakonom o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu* ili drugim zakonom povjereni *Agenciji za obalni linijski pomorski promet.*

Izmjenama i dopunama *Zakona* iz 2019. godine prošireni su poslovi koje u okviru svoje djelatnosti obavlja *Agencija*. Naime, u čl. 17., st. 1. *Zakona* dodana je nova točka 11. prema kojoj je novi posao *Agencije* obavljanje svih potrebnih radnji kao naručitelj i vlasnik namjenski građenih brodova za potrebe dodjele prava na obavljanje javne usluge tim brodovima na linijama na kojima prosječni godišnji promet u dvije godine koje prethode godini u kojoj je povjereno obavljanje javne usluge ne prelazi 300.000 putnika. Sukladno tome, izmijenjen je i članak koji

¹⁸ Međunarodni linijski pomorski promet obuhvaća putničke ro-ro i brzobrodne linije koje povezuju Republiku Hrvatsku s inozemnim lukama. (čl. 2., st. 2. *Zakona*)

regulira djelokrug rada Upravnog vijeća *Agencije*. Tako je Upravnom vijeću dana nova ovlast za odlučivanje o poduzimanju svih potrebnih radnji koje se odnose na slučaj kada *Agencija* kao naručitelj ili vlasnik namjenski građenih brodova dodjeljuje pravo na obavljanje javne usluge tim brodovima na posebnim vrstama linija.¹⁹

Sukladno proširenju poslova *Agencije*, izmjenama i dopunama *Zakona* iz 2019. je u dijelu *Zakona* koji regulira pravo obavljanja usluge javnog prijevoza od općeg gospodarskog interesa, u čl. 27. dodan novi st. 2. koji propisuje kako *Agencija* može biti naručitelj i vlasnik namjenski građenih brodova za potrebe dodjele prava na obavljanje javne usluge tim brodovima na linijama na kojima prosječni godišnji promet u dvije godine koje prethode godini u kojoj je povjereno obavljanje javne usluge ne prelazi 300.000 putnika. Ovom odredbom daje se mogućnost *Agenciji* da bude naručitelj ili vlasnik namjenski građenih brodova za potrebe dodjele prava na obavljanje javne usluge tim brodovima na posebnim vrstama linija. Time će se ostvariti bolji, moderniji i sigurniji promet u skladu sa suvremenim dostignućima u brodogradnji i sigurnosti u pomorskom prometu.

2.3. Kontrola korištenja otočnih iskaznica

Djelatnost obavljanja javnog prijevoza u linijskom obalnom pomorskom prometu podliježe inspekcijskom nadzoru. *Zakon o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu* u dijelu IV. sadrži odredbe o inspekcijskom nadzoru u javnom obalnom linijskom pomorskom prometu. Te odredbe u tekst *Zakona* uvrštene su izmjenama i dopunama *Zakona* iz 2016. godine, a dopunjene najnovijim izmjenama i dopunama *Zakona* iz 2019. godine. Inspekcijski nadzor propisan je člancima 59. – 59.f, a novi članci su čl. 59.e i čl. 59.f.

Inspekcijski nadzor nad provedbom *Zakona* i propisa donesenih temeljem njega obavlja Inspekcija za sigurnost plovidbe ministarstva nadležnog za poslove pomorstva. Poslove inspekcijskog nadzora obavljaju i drugi državni službenici ministarstva nadležnog za poslove pomorstva u okviru posebnog ovlaštenja koje izdaje ministar nadležan za poslove pomorstva.²⁰

Inspekcijski nadzor osobito obuhvaća nadzor brodara u obavljanju javnog prijevoza sukladno ugovoru o javnoj usluzi, nadzor provođenja povlaštenog prijevoza, nadzor obavljanja međunarodnog javnog prijevoza, javnog linijskog prijevoza bez obveze javne usluge i povremenog prijevoza.²¹

¹⁹ *Ibidem*, čl. 20., st. 1., toč. 14.

²⁰ *Ibidem*, čl. 59., st. 2.-3.

²¹ *Ibidem*, čl. 59.a.

U obavljanju inspekcijskog nadzora inspektori su, između ostalog, ovlaštenu oduzeti otočne iskaznice i vinjete u dijelu korištenja prava na povlaštenu pomorski prijevoz.²² Otočne iskaznice za putnike, vozila i vinjete za vozila oduzete zbog zloupotrebe inspektor će proglasiti nevažećim u dijelu korištenja prava na povlaštenu pomorski prijevoz za razdoblje do šest mjeseci, a u slučaju utvrđenog ponovljenog korištenja nevažeće otočne iskaznice u dijelu korištenja prava na povlaštenu pomorski prijevoz privremeno se oduzima otočna iskaznica na rok do šest mjeseci, za svaki ponovljeni slučaj utvrđene zloupotrebe.²³

Novim odredbama, koje su u *Zakon* uvrštene u Izmjenama i dopunama *Zakona* iz 2019. godine, regulirani su poslovi kontrole putnih karata kojima se ostvaruje povlaštenu prijevoz na temelju otočne iskaznice i postupanje u slučaju zlouporabe.

Tako je čl. 59.e *Zakona* propisano kako je *Agencija* u okviru svoje djelatnosti ovlaštena obavljati poslove kontrole odgovara li izdana putna karta kojom se ostvaruje pravo na povlaštenu prijevoz otočnoj iskaznici temeljem koje je izdana, zatim poslove kontrole posjeduje li korisnik prava na povlaštenu prijevoz valjanu otočnu iskaznicu, studentsku ispravu izdanu na svoje ime odnosno otočnu iskaznicu i vinjete za vozilo, te temeljem provedene kontrole i uočenih nepravilnosti obavijestiti Ministarstvo nadležno za poslove pomorstva o potrebi za pokretanjem upravnog postupka zbog sprječavanja zloupotrebe otočne iskaznice u dijelu koji se odnosi na korištenje prava na povlaštenu pomorski prijevoz.

Nadalje, čl. 59.f *Zakona* propisano je kako Ministarstvo nadležno za poslove pomorstva, sukladno prethodno navedenoj zaprimljenoj obavijesti *Agencije*, po službenoj dužnosti provodi upravni postupak zbog sprječavanja zloupotrebe otočne iskaznice u dijelu koji se odnosi na korištenje prava na povlaštenu pomorski prijevoz. Ako Ministarstvo nadležno za poslove pomorstva u tom postupku utvrdi postojanje zloupotrebe otočne iskaznice, rješenjem će odrediti privremeno onemogućavanje korištenja prava na povlaštenu prijevoz za razdoblje od šest mjeseci, a ako utvrdi postojanje ponovljene zloupotrebe otočne iskaznice, rješenjem može odrediti trajno onemogućavanje korištenja prava na povlaštenu prijevoz. Žalba protiv prethodno navedenih rješenja nije dopuštena, ali se može pokrenuti upravni spor.

²² *Ibidem*, čl. 59.b, st. 1., toč. 2.

²³ *Ibidem*, čl. 59.b, st. 2.-3.

3. ZAKON O SIGURNOSTI POMORSKE PLOVIDBE CRNE GORE

Zakon o sigurnosti pomorske plovidbe donesen je na sjednici Skupštine Crne Gore 23. prosinca 2013., a stupio je na snagu 1. siječnja 2014. godine. Više puta je mijenjan i dopunjavan, i to: 2014., 2015. i 2017. Posljednje izmjene i dopune vršene su 2019. godine i objavljene su na službenoj Internet stranici Ministarstva saobraćaja i pomorstva Crne Gore, u Prijedlog *Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o SPP*.²⁴ *Zakon o izmjenama i dopunama Zakona o SPP* iz 2019. godine, u vrijeme pisanja ovog rada, još nije stupio na snagu, ali njegovo stupanje se očekuje u skoroj budućnosti.

Zakon o SPP, pored toga što regulira uvjete za pomorske objekte, posadu i plovne objekte koji plove unutaršnjim morskim vodama i teritorijalnim morem Crne Gore²⁵ u odnosu na sigurnost, kao i druga pitanja kojima se osigurava sigurnost pomorske plovidbe,²⁶ u pojedinim člancima²⁷ regulira i materiju javnog prijevoza. Pored postojećih članaka iz *Zakona o SPP*, njegovim izmjenama i dopunama iz 2019. godine nastoji se detaljnije regulirati materija javnog prijevoza u unutrašnjem pomorskom prometu Crne Gore kroz unošenje novog poglavlja pod nazivom *Prijevoz putnika i/ili stvari u unutrašnjem pomorskom prometu*.

Postojeće odredbe o unutrašnjem pomorskom prometu *Zakona o SPP* uglavnom određuju značenje pojedinih izraza i načelne su prirode. U tom kontekstu, a shodno čl. 6., st. 1., toč. 13. *Zakona o SPP*, javni prijevoz se definiše kao prijevoz putnika i stvari plovnim objektima, koji se obavlja na osnovu ugovora o prijevozu, pod jednakim uvjetima za sve korisnike.²⁸ Javni prijevoz može se obavljati kao prijevoz u linijskoj plovidbi i slobodnoj plovidbi.²⁹ Pod javnim prijevozom u linijskoj plovidbi³⁰ podrazumijeva se prijevoz koji se vrši na određenim relacijama, po unaprijed utvrđenom redu plovidbe³¹, cijeni i drugim

²⁴ Dostupno na: <http://www.msp.gov.me/ministarstvo> (posjećeno: 28. ožujka 2020.). U daljnjem tekstu koristit ćemo skraćenicu Prijedlog *Zakona* iz 2019.

²⁵ U crnogorskom zakonodavstvu unutarne morske vode i teritorijalno more regulirano je *Zakonom o moru* (Službeni list CG, br. 17/07, 06/08 i 40/11).

²⁶ Čl. 1. *Zakona o SPP*

²⁷ *Ibidem*, čl. 11. do 14., čl. 21. i 22.

²⁸ *Ibidem*, čl. 6., st. 1., toč. 13.

²⁹ *Ibidem*, čl. 11.

³⁰ *Ibidem*, čl. 13., st. 1.

³¹ Prema *ibidem*, čl. 13., st. 2., 3. i 4. red plovidbe utvrđuje brodar u suradnji s pravnom ili fizičkom osobom koja koristi luku ili dio luke na temelju ugovora o koncesiji. Red plovidbe objavljuje se u tiskanom ili elektroničkim medijima, najmanje 15 dana prije stupanja na snagu. Brodar se mora pridržavati utvrđenog i objavljenog reda plovidbe.

uvjetima prijevoza, na temelju ugovora o prijevozu između broдача i korisnika prijevoza. Dok javni prijevoz u slobodnoj plovidbi je prijevoz kod kojeg se relacija, cijena i drugi uvjeti prijevoza utvrđuju ugovorom između korisnika prijevoza i broдача.³² Prema odredbama *Zakona o SPP* prijevoz za osobne potrebe je prijevoz koji u nekomercijalne svrhe obavljaju pravne i fizičke osobe radi obavljanja svoje djelatnosti.³³

Također, *Zakon* predviđa opću obvezu za broдare koji obavljaju javni prijevoz prema kojoj su dužni primiti na prijevoz osobe ili stvari u granicama dozvoljene nosivosti broда, ako prijevoz određenih stvari nije posebnim propisima drukčije reguliran.³⁴ U suprotnom, predviđena je novčana sankcija u iznosu od 1.500 do 20.000 eura.³⁵

Analizirajući ostale članke *Zakona o SPP* može se uočiti da se čl. 20. i 21. odnose na unutrašnji pomorski prijevoz. Prema *Zakonu o SPP*, a sukladno čl. 20., st. 1. zabranjena je plovidba, pristajanje, sidrenje i pristajanje nasukivanjem, *inter alia*, i plovnim objektima namijenjenim za prijevoz putnika i tereta, na uređenim, izgrađenim i prirodnim kupalištima. Iako je u pitanju norma koja zabranjuje određeno ponašanje, upotrebljeni izraz *pristajanje nasukivanjem* nije najbolji izbor. Zašto zabraniti nešto, što se podrazumijeva da je zabranjeno? Nesporno je da je *pristajanje nasukivanjem* radi ukrcaja ili iskrcaja putnika nešto što je zabranjeno. Naime, sa pravnog aspekta *nasukanje*³⁶ predstavlja tipičan slučaj partikularne havarije³⁷ odnosno generalne havarije³⁸ (pod uvjetom da se brod namjerno nasuče) i tretira se kao pomorska nezgoda, koja može imati negativne posljedice za plovni objekt, teret i putnike. Međutim, i pored navedenog, crnogorski zakonodavac se opredijelio za upotrebu izraza *pristajanje nasukivanjem* iz razloga što je praksa pokazala da su (prvenstveno zbog konfiguracije crnogorske obale)

³² *Ibidem*, čl. 14.

³³ *Ibidem*, čl. 15.

³⁴ *Ibidem*, čl. 12.

³⁵ *Ibidem*, čl. 199., st. 1., toč. 2.

³⁶ Nasukanje broда (engl. *stranding*) je nasjedanje broда u cjelini ili dijelom na morsko dno. Nije bitno za postojanje nasukanja da li je brod u cjelini nasukan ili samo djelomično već koliko je nasukanje trajalo. Nasukanje ne postoji ako brod samo kraći vremenski period dotakne morsko dno i onda nastavi plovidbu (engl. *touch and go*). Također, nasukivanjem se ne smatraju uobičajena naslanjanja brodova na dno u nekim lukama i kanalima za vrijeme ukrcajno-iskrcajnih operacija kada su takva dodirivanja morskog dna po pravilu posljedica djelovanja plime i osjeke i slično (engl. *customary grounding*). Poblizje vidi Jelena Nikčević Grdinić, *Pravni aspekti pomorske sigurnosti*, Institut za uporedno pravo, Beograd, 2015., str. 24.

³⁷ Brojni su razlozi koji mogu dovesti do nasukanja broда koje se kvalificira kao slučaj partikularne havarije. Najčešće su u pitanju greška u navigaciji, neadekvatna signalizaciji ili loše vremenske prilike.

³⁸ Pravilo V (engl. *Voluntary Stranding*) *York-Antverpenskib pravila* iz 2016., priznaje u generalnu havariju štete koje pretrpi brod i teret u slučaju kada zapovjednik broда namjerno i razumno nasuče brod, da bi takvim činom izbjegao veću štetu. Poblizje vidi *York Antwerp Rules 2016*, Comite Maritime International (CMI), Antwerp, 2016.

brojni prijevoznici pristajali na način što bi *nasukali* plovni objekt na uređenim, izgrađenim i prirodnim kupalištima, radi ukraja ili iskrcaja putnika. U cilju zabrane ovakvog ponašanja crnogorski zakonodavac unio je ovu zabranjujuću normu.

Ipak, ova zabrana nije apsolutna jer u čl. 20., st. 2 dozvoljeno je da se ukrcaj i iskrcaj putnika i tereta na plovnom objektu, može privremeno vršiti i izvan luke, i to na mjestima, uz odobrenje nadležnog tijela tj. Uprave pomorske sigurnosti i upravljanja lukama. U pitanju su mjesta uz obalu koja trebaju imati siguran privez i vodeni prostor, sa odgovarajućom dubinom i širinom potrebnom za manevriranje plovnom objektom.

Dalje, izmjenama u Prijedlogu *Zakona iz 2019.* dodaje se novi stavak u čl. 20., st. 3. kojim se dozvoljava sidrenje i vezivanje plovnih objekata izvan lučkog područja, ali samo na uređenim i obilježenim mjestima, u skladu sa programom kojeg donosi nadležno tijelo tj. *Javno preduzeće za upravljanje morskim dobrom Crne Gore*. Iako se čini da novi stavak predstavlja fleksibilnije rješenje u odnosu na postojeće, ipak postoje ograničenja u pogledu sidrenja i vezivanja plovnih objekata, jer će mjesta na kojima je dozvoljeno sidrenje i vezivanje plovnih objekata biti određena programom nadležnog tijela. S druge strane, ukoliko bi doslovno tumačili novi stavak, uočava se da se isti odnosi na sidrenje i vezivanje plovnog objekta, a ne na njegovo pristajanje s obzirom da se ne spominje pojam *pristajanje*. U vezi sa ovim je i novi čl. 182.h, st. 2. Prijedloga *Zakona iz 2019.*, koji predviđa da plovni objekti (koji obavljaju djelatnost na temelju dozvole za prijevoz) pristaju na uređenim i označenim pristaništima koja su određena programom koje donosi *Javno preduzeće za upravljanje morskim dobrom Crne Gore*.

U vezi sa javnim prijevozom je i čl. 21. *Zakona o SPP*, koji sadrži zabranjujuću normu prema kojoj se pojedini plovni objekti ne smiju približavati obali na određenoj udaljenosti. S tim da je izuzetak predviđen st. 2. istog članka, prema kojem je dozvoljeno plovnim objektima na motorni pogon ploviti na manjim udaljenostima od obale, ali samo radi uplovljenja u luku, na pristanište i sidrište ili pristajanja uz obalu (u ovisnosti od konfiguracije plovnog puta) pod uvjetom da smanje brzinu tako da mogu lako i brzo obaviti manevar skretanja i zaustavljanja.

3.1. Prijevoz putnika i/ili stvari u unutrašnjem pomorskom prometu

Novo poglavlje XIIIa. (*Prijevoz putnika i/ili stvari u unutrašnjem pomorskom prometu*) u Prijedlogu *Zakona iz 2019.* sadrži dvanaest članaka (182.a – 182.l) čije se odredbe odnose na djelatnost prijevoza putnika i/ili stvari, redovni

cjelogodišnji, sezonski, slobodan prijevoz putnika i/ili stvari, plan plovidbe, dozvolu za prijevoz, oduzimanje dozvole, red na pristaništima, cjenik usluga u unutrašnjem pomorskom prometu, prijevoz trajektom između pristaništa, provođenje postupka za dodjelu koncesije i red plovidbe koncesionara.

3.1.1. Vrste prijevoza u unutrašnjem pomorskom prometu

Prema čl. 182.a Prijedloga *Zakona* iz 2019. prijevoz putnika i/ili stvari u unutrašnjem pomorskom prometu³⁹ može se obavljati kao: redovni cjelogodišnji prijevoz, sezonski prijevoz, slobodni prijevoz i prijevoz trajektom. Redovni cjelogodišnji prijevoz obavlja se prema unaprijed određenim relacijama, redu plovidbe, cijeni i drugim uvjetima prijevoza.⁴⁰ Sezonski prijevoz obavlja se u određenom razdoblju godine, na određenim relacijama, po utvrđenom redu plovidbe u skladu sa *Planom reda plovidbe*, cijeni i drugim uvjetima prijevoza.⁴¹ Slobodan prijevoz je prijevoz unaprijed određene grupe putnika i/ili stvari, bez usputnog ukrcaja i iskrcaja putnika i/ili stvari, za koji su relacija, cijena prijevoza i drugi uvjeti utvrđeni ugovorom između prijevoznika i korisnika prijevoza, prije ukrcavanja putnika i/ili stvari na plovni objekt na pristaništu isplavljenja, a ugovor se mora nalaziti na plovnom objektu za vrijeme obavljanja prijevoza. Slobodni prijevoz može se obavljati kao izletnička tura ili taksi prijevoz.⁴² Prijevoz trajektom je prijevoz koji se može obavljati na temelju dodijeljene koncesije.⁴³

Identificiranjem različitih načina obavljanja prijevoza putnika i/ili stvari u unutrašnjem pomorskom prometu Crne Gore postavljaju se jasne granice između njih i omogućava se primjena različitog pravnog režima u odnosu na konkretne prijevoznike. Razlikovanje redovnog linijskog prijevoza od sezonskog linijskog prijevoza, trebao bi posebno doći do izražaja prilikom definiranja odnosno utvrđivanja redovnih (sezonskih) linija, broja prijevoznika koji imaju pravo obavljati prijevoz na određenoj liniji, uvjeta pod kojima se obavlja prijevoz na pojedinim linijama, pravo na organiziranje prijevoza na liniji itd.

³⁹ Čl. 6., st. 1., toč. 53. Prijedloga *Zakona* iz 2019. precizira da je unutrašnji pomorski promet pomorski prijevoz osoba i/ili stvari u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Crne Gore na plovnim objektima crnogorske državne pripadnosti.

⁴⁰ *Ibidem*, čl. 182.b, st. 1.

⁴¹ *Ibidem*, čl. 182.c, st. 1.

⁴² *Ibidem*, čl. 182.d, st. 1. i 2.

⁴³ *Ibidem*, čl. 182.j, st. 1.

3.1.2. Obavljanje djelatnosti prijevoza putnika i/ili stvari i dozvola za obavljanje prijevoza

Djelatnost prijevoza putnika i/ili stvari regulirana je čl. 182.a – 182.j koji na identičan način reguliraju tko može obavljati djelatnost prijevoza i kakvim plovnom objektom. Prema čl. 182.a, st. 2. Prijedloga *Zakona iz 2019.* svi prijevoznici koji obavljaju djelatnost prijevoza, bez obzira na način prijevoza, dužani su osigurati siguran prijevoz putnika i/ili stvari na plovnom objektu u granicama dozvoljene nosivosti plovnog objekta, ako prijevoz nije uređen posebnim propisom. Djelatnost prijevoza u unutrašnjem pomorskom prometu Crne Gore, prema čl. 182.b, st. 2. i 3., čl. 182.c, st. 2. i 3., čl. 182.d, st. 3. i 5. i čl. 182.j, st. 1. i 2. bez obzira na način prijevoza, mogu obavljati svi prijevoznici pod uvjetom da su upisani u Centralni registar gospodarskih subjekata. Dalje se navodi kako se djelatnost prijevoza može obavljati samo onim plovnim objektom koje je upisano u upisnik nadležne lučke kapetanije. Nadležna lučka kapetanija za upis trajekta je lučka kapetanija na čijem području se obavlja prijevoz, dok se za ostale vrste prijevoza nadležnost određuje prema području plovidbe upisanom u dozvoli za plovidbu i upisnom listu.⁴⁴

U odnosu na plovne objekte kojima se obavlja slobodan prijevoz, pored navedenog, predviđeno je da trebaju biti na adekvatan način označeni, kako bi se odredila vrsta slobodnog prijevoza tj. je li u pitanju izletnička tura ili taksi prijevoz. Oznaka o vrsti slobodnog prijevoza ističe se na vidljivom mjestu plovnog objekta i mora postojati cijelo vrijeme obavljanja prijevoza. Izgled oznake propisuje Ministarstvo saobraćaja i pomorstva Crne Gore.

Kako bi se obavljala djelatnost prijevoza, potrebno je posjedovanje dozvole za prijevoz, za sve vrste prijevoza osim prijevoza trajektom (koji se obavlja temeljem koncesije). Dozvola za prijevoz, shodno čl. 182.f, st. 1. i 4. Prijedloga *Zakona iz 2019.* izdaje se temeljem javnog poziva (za redovni i sezonski prijevoz) odnosno podnesenog zahtjeva prijevoznika (za slobodni prijevoz). Uprava pomorske sigurnosti i upravljanja lukama je nadležno tijelo koje raspisuje javni poziv i provodi postupak izdavanja dozvole.

Dozvola za prijevoz sadrži: naziv i sjedište prijevoznika; vrstu prijevoza; uvjete, način i vrijeme trajanja dozvole za prijevoz; visinu, rokove, uvjete i način plaćanja naknade za izdavanje dozvole za prijevoz; oznaku, odnosno ime plovnog objekta sa kojim će se obavljati prijevoz.⁴⁵ Dozvola za redovni cjelogodišnji prijevoz izdaje se na razdoblje do deset godina, a dozvola za sezonski i slobodni prijevoz na razdoblje do 12 mjeseci. Za izdavanje dozvola (i za redovni, sezonski

⁴⁴ *Ibidem*, čl. 182.b, st. 2. i 3., čl. 182.c, st. 2. i 3., čl. 182.d, st. 3. i 5., čl. 182.j, st. 1. i 2.

⁴⁵ *Ibidem*, čl. 182.f, st. 5.

i slobodni) plaća se naknada ovisno o kapacitetu plovnog objekta i dnevnog broja pristajanja.⁴⁶

Prijedlog *Zakona* iz 2019. predviđa razloge koji dovode do oduzimanja dozvole, ukoliko: prijevoznik ne obavlja prijevoz u skladu sa dozvolom; prijevoznik ne započne prijevoz u roku određenom dozvolom; prijevoznik ne plati naknadu za izdanu dozvolu; se obavljanjem prijevoza ugrožava zdravlje ljudi i životna sredina, što se nije moglo predvidjeti u vrijeme izdavanja dozvole, niti se može spriječiti, osim oduzimanjem dozvole; prijevoznik ne obavlja prijevoz prema odobrenim cijenama putne karte; se prijevoznik ne pridržava usklađenog i objavljenog reda plovidbe.⁴⁷

3.1.2.1. Prijevoz trajektom

Pravo na obavljanje djelatnosti prijevoza trajektom stječe se dodjelom koncesije⁴⁸ u skladu sa *Zakonom o koncesijama*⁴⁹ Crne Gore kojim se uređuju uvjeti, način i postupak davanja koncesija, predmet koncesija i druga pitanja od značaja za ostvarivanje koncesije. Koncesija na obavljanje djelatnosti prijevoza trajektom dodjeljuje se na rok do 30 godina uz mogućnost produženja roka za razdobje za koje koncesionar nije mogao koristiti koncesiju uslijed više sile.⁵⁰

Prema čl. 182.k Prijedloga *Zakona* iz 2019. postupak za dodjelu koncesije pokreće nadležno tijelo tj. Uprava pomorske sigurnosti i upravljanja lukama, izradom koncesijskog akta.⁵¹ Pored elemenata iz čl. 19. *Zakona o koncesijama*⁵²

⁴⁶ *Ibidem*, čl. 182.f, st. 7.

⁴⁷ *Ibidem*, čl. 182.g.

⁴⁸ Prema *ibidem*, čl. 182.j, st. 3. pravo na izgradnju, korištenje i održavanje pristaništa i privežišta, stječu se dodjelom koncesije.

⁴⁹ Službeni list CG, br. 8/09 i 73/19.

⁵⁰ Čl. 182.j, st. 4. i 5. Prijedloga *Zakona* iz 2019.

⁵¹ Koncesijski akt je osnovni dokument na temelju kojeg se pokreće postupak za davanje koncesije.

⁵² Čl. 19. *Zakona o koncesijama*, predviđeno je da koncesijski akt, shodno predmetu koncesije, sadrži: opis predmeta koncesije, granice područja, prostora i lokacije na kojoj će se vršiti koncesionirana djelatnost; osnovne parametre za ocjenu ekonomske opravdanosti investicije; minimalni ili maksimalni rok trajanja koncesije; popis potrebne tehničke dokumentacije sa uvjetima za njenu izradu, dozvola, odobrenja i suglasnosti koje treba pribaviti prije početka obavljanja koncesionirane djelatnosti, u skladu sa zakonom; izvod iz prostorno-planske dokumentacije, vlasničku strukturu i način rješavanja imovinsko-pravnih odnosa, kao i podatke o infrastrukturnim i drugim objektima koji se nalaze na prostoru za provođenje koncesijske aktivnosti; uvjete koje je dužan ispunjavati koncesionar u pogledu tehničke opremljenosti, finansijske sposobnosti i ostale reference i dokaze o ispunjavanju tih uvjeta; osnovne elemente natječajne dokumentacije (oglasa, dokumentacije vezane za ponudu); nacrt ugovora o koncesiji i drugih pratećih ugovora neophodnih za realizaciju koncesije; kriterije za izbor najpovoljnije ponude; uvjete i način obavljanja koncesionirane djelatnosti, a osobito uvjete, način i kvalitetu te obim pružanja usluga korisnicima; mjere za zaštitu životne sredine i unaprjeđenje energetske efikasnosti u skladu sa propisima; početni iznos koncesijske naknade; način određivanja tarifa za pružanje usluga; popis propisa koji se primjenjuju na postupak davanja koncesije i obavljanje koncesionirane djelatnosti; druge elemente od značaja za davanje koncesije.

u čl. 182.k Prijedloga *Zakona* iz 2019. navedeni su dodatni elementi koje koncesijski akt treba sadržavati, i to: tehničke zahtjeve sigurnosti plovidbe i zaštite mora sa plovni objekata koji će se koristiti za obavljanje koncesionirane djelatnosti; analizu procjene utjecaja na životnu sredinu; obvezan minimum učestalosti prijevoza održavanja linije; analizu, procjenu i uravnoteženje rizika između koncedenta i koncesionara; prava, obveze i odgovornosti koji se odnose na zaštitu i zdravlje na radu u skladu sa zakonom. Ugovor o koncesiji⁵³ sklapa se sa izabranim ponuđačem, nakon provedenog postupka u skladu sa *Zakonom o koncesijama*.

3.1.3. Plan plovidbe i red plovidbe koncesionara

Plan plovidbe prema kojem se, sukladno zakonskim odredbama⁵⁴, obavlja *redovni cjelogodišnji i sezonski prijevoz* reguliran je čl. 182.e Prijedloga *Zakona* iz 2019. na način što je predviđen njegov sadržaj i određena nadležna institucija za njegovu izradu odnosno donošenje. Prema čl. 182.e, st. 2. *Plan plovidbe* sadrži: red plovidbe za svaku liniju, broj i vrstu linije, pristaništa na kojima prijevoznik obavlja ukrcaj i iskrcaj putnika, vremensko razdoblje u kojem se obavlja prijevoz na toj liniji, rok važenja reda plovidbe i druge podatke od značaja za obavljanje prijevoza putnika i/ili stvari u unutrašnjem pomorskom prometu. U pogledu navedenih elemenata koje *Plan plovidbe* sadrži *Zakon* bliže određuje da se red plovidbe objavljuje na odgovarajućoj ploči na pristaništima na kojima se obavlja redovni cjelogodišnji i sezonski prijevoz. U skladu sa objavljenim redom plovidbe, prijevoznik je u obvezi obavljati prijevoz i pristajati na pristaništa, u suprotnom Prijedlogom *Zakona* iz 2019. godne predviđena je novčana kazna.

U vezi sa prethodno navedenim je čl. 182.h, koji uređuje red na pristaništima, prema kojem plovni objekti koji obavljaju djelatnost prijevoza (na temelju dobivene dozvole) prema redu plovidbe imaju prioritet odnosno pravo prvenstva prilikom pristajanja na pristaništu u odnosu na druge plovne objekte. Dakle, u pitanju je prioritet prijevoznika na redovnim linijama, u odnosu na slobodni prijevoz. Pravo prioriteta odnosi se na pristajanje radi ukrcaja i iskrcaja putnika i/ili stvari. U tom kontekstu, svi plovni objekti dužni su poštovati red plovidbe i skloniti se sa pristaništa, u suprotnom čine prekršaj i predviđena je novčana kazna.

Čl. 182.l predviđen je red plovidbe koncesionara. U tom smislu režim prijevoza putnika i/ili stvari trajektom odvija se svakodnevno tijekom cijele godine, u ovisnosti od priljeva vozila sa cestovne infrastrukture na trajekt, bez

⁵³ Ugovor o koncesiji je ugovor sklopljen na određeno vrijeme, u pisanom obliku, kojim se uređuju međusobna prava i obveze između koncedenta i koncesionara.

⁵⁴ Čl. 182.b, st. 4. i čl. 182.c, st. 4. Prijedloga *Zakona* iz 2019.

prekida i zastoja u odvijanju prometa. Izuzetak je napravljen u slučaju smanjenog priljeva vozila sa cestovne infrastrukture na trajekt, kada razdoblje između dva uzastopna isplovljenja trajekta na relacijama kraćim od jedne nautičke milje, ne smije biti duži od 45 minuta. U slučajevima hitnosti, koncesionar je dužan pružiti usluge prijevoza neovisno od priljeva vozila sa cestovne infrastrukture na trajekt. Koncesionar je dužan vršiti prijevoz putnika po cijenama na koje je suglasnost dalo nadležno tijelo.

4. ZAKLJUČAK

Što se tiče hrvatskog zakonodavstva, donošenjem izmjena i dopuna *Zakona o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu iz 2019. godine* stvoreni su bolji uvjeti za ostvarivanje prava na povlašteni prijevoz, osobito za prijevoz osoba s invaliditetom i djece s poteškoćama u razvoju. U postojećoj zakonskoj regulativi pitanje povlaštenog prijevoza bilo je nedovoljno razrađeno. Naime, dosadašnja primjena postojećeg zakonodavstva imala je propuste u ostvarivanju jednakih prava osoba s invaliditetom i djece s poteškoćama u razvoju s ostalim putnicima u linijskom obalnom pomorskom prometu. Navedenom izmjenom i dopunom *Zakona* postiže se povećanje mobilnosti, budući da su sada osobe s invaliditetom i djeca s poteškoćama u razvoju zbog svojih specifičnih potreba, kao korisnici usluga javnog pomorskog prijevoza, dobili status povlaštenih korisnika. Nadalje, stvoren je zakonodavni okvir za razvoj sustava gradnje brodova sufinanciranih sredstvima Europske unije. Tako se uređuje mogućnost obavljanja javnog prijevoza na državnim linijama od općeg gospodarskog interesa zajedno s namjenski građenim brodom u vlasništvu *Agencije za obalni linijski pomorski promet*, odnosno gradnja broda uz financijsku potporu sredstava Europske unije koji bi se dodjeljivao u koncesiju zajedno s linijom od općeg gospodarskog interesa. Na kraju, propisuju se prekršajne odredbe *Zakona* koje će se primjenjivati u slučaju zlouporabe prava na povlašteni prijevoz. Naime, dosadašnjim zakonodavstvom nije se u potpunosti omogućilo ostvarivanje kontrole nad primjenom prava povlaštenog prijevoza stoga su bile potrebne izmjene kako bi se spriječila daljnja zlouporaba tih prava. Prema tome, novim odredbama može se vršiti bolja kontrola putnih karata.

Temeljni ciljevi koji su ostvareni donošenjem izmjena i dopuna *Zakona o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu iz 2019. godine* su ravnopravan položaj osoba s invaliditetom i djece s poteškoćama u razvoju u korištenju javnih usluga, bolji, sigurniji i moderniji linijski obalni pomorski promet te bolja kontrola putnih karata. Na takav način, u Republici Hrvatskoj

stvoren je solidan pravni okvir za reguliranje različitih pravnih odnosa do kojih dolazi u obavljanju javnog prijevoza u linijskom obalnom pomorskom prometu.

U odnosu na crnogorsko zakonodavstvo, izmjenama i dopunama *Zakona o sigurnosti pomorske plovidbe* iz 2019. godine napravljen je korak naprijed u pogledu reguliranja unutrašnjeg pomorskog prometa Crne Gore. Uspostavljena pravila o obavljanju djelatnosti prijevoza, načinu prijevoza, planu plovidbe, dozvoli za prijevoz, prijevozu trajektom, pravu na prijevoz, dodjeli koncesije i dr. trebala bi doprinijeti adekvatnom realiziranju djelatnosti unutrašnjeg pomorskog prometa i osigurati pravnu sigurnost s jedne strane prijevoznicima odnosno gospodarskim subjektima koji obavljaju javni prijevoz, ali s druge strane i korisnicima prijevoza.

Ipak, i pored pozitivne ocjene crnogorskog zakonodavca u pogledu pravnog uređenja unutrašnjeg pomorskog prometa, izražavamo sumnju da je odabran ispravan pristup prilikom reguliranja predmetne materije. Naime, mišljenja smo da se odgovarajući pravni okvir u odnosu na javni prijevoz, jedino može osigurati donošenjem posebnog zakona. U prilog navedenom govori kompleksnost predmetne materije, ali i opredjeljenost Crne Gore prema europskim integracijama te obveznosti usklađivanja crnogorskog zakonodavstva sa pravnom stečevinom Europske unije, u prvom redu sa *Uredbom (EU) br. 1177/2010* o pravima putnika kada putuju morem ili unutarnjim plovnim putovima i kojom se mijenja *Uredba (EZ) br. 2006/2004* i *Uredbom (EEZ) br. 3577/92* o primjeni načela slobode pružanja usluga u pomorskom prijevozu unutar država članica (pomorska kabotaža). Stoga se nadamo da crnogorski zakonodavac predložene izmjene i dopune *Zakona o sigurnosti pomorske plovidbe* u dijelu javnog prijevoza, promatra kao prijelazno rješenje do donošenja posebnog zakona kojim bi se, po uzoru na Republiku Hrvatsku, na detaljan način regulirala materija javnog prijevoza u linijskoj i slobodnoj plovidbi Crne Gore.

NEW PROVISIONS ON PUBLIC TRANSPORT IN LINER AND OCCASIONAL COASTAL SHIPPING SERVICE IN CROATIAN AND MONTENEGRIN LAW

Public transport in liner coastal shipping service is the transport of passengers, cargo and vehicles in internal waters and territorial sea, which is performed on predetermined routes according to the publicly announced schedule and price list of services. The basic regulation governing public transport in liner coastal shipping in the Republic of Croatia is the *Act on the Transport in Liner and Occasional Coastal Shipping*. This *Act* was adopted in 2006, amended several times, and the latest amendments adopted at the end of 2019 introduced new provisions relating to the privileged transport of passengers and vehicles, in particular the transport of persons with disabilities, children with disabilities and their accompanying persons, the provisions on reimbursement of funds for free transport are regulated in more detail and the possibility of launching a public tender for public transport on a state line of general economic interest, together with a for that purpose built vessel owned by the *Coastal Shipping Agency*, or the construction of a ship with financial support from European Union funds which would be awarded on the basis of a public tender, together with a line of general economic interest. In addition, the *Agency* was empowered to carry out controls on the use of island cards. The provisions of the *Act* were thus amended in view of the problems observed in practice. In Montenegro, the issue of transport in internal maritime transport (coastal maritime transport) is regulated by the *Act on Safety of Maritime Navigation*, in a way that a new chapter entitled *Transport of Passengers and / or items in Internal Shipping* is introduced through amendments to the *Act*. The chapter contains twelve articles which aim at, at least to some extent, bringing order in this area. The new legal provisions regulate the activity or mode of operation of transport, plan of navigation, transport licenses, ferry transportation, price list of services as well as award of concession. The paper provides a comprehensive and systematic analysis of new provisions on the provision of public transport in liner and occasional coastal maritime transport, analysing regulations in the Republic of Croatia and Montenegro.

Dr. Sc. JUSTYNA NAWROT, Associate Professor
Faculty of Law and Administration, University of Gdansk, Poland

Dr. Sc. IGOR VIO, Assistant Professor
Faculty of Maritime Studies, University of Rijeka, Croatia

AUTONOMOUS VESSELS BASED ON ARTIFICIAL INTELLIGENCE: SELECTION OF REGULATORY APPROACH – MAIN CHALLENGES

UDK: 347.763:656

Prethodno priopćenje / Preliminary communication

Over the last few years, the concept of autonomous vessels has been attracting the attention of shipping companies, seafarers as well as states and international organizations dealing with shipping and marine environment protection. Unmanned ships' exploitation seems to be just behind the corner, while operation of fully autonomous vessels based on IT solutions and controlled by the artificial intelligence, will probably not become technically feasible in the near future. There are many ongoing research projects on legal, technical, economic and social issues of autonomous vessels. What seems to be underexplored are the axiological issues of AI design in shipping, while it is crucial to adopt ethics into deductive decision making of artificial intelligence that will be used on board unmanned ships. This paper will analyse and assess the challenges that flow from AI based solutions in case of conflict of values between the principles to protect the marine environment and human life, emphasizing the need of setting the future regulatory approach for emerging exploitation of AI based autonomous vessels. It seems crucial to establish them now in order to include them into the current designing process and future regulatory approach.¹

1. INTRODUCTION

The possibilities and opportunities for operating autonomous ships have been the subject of a scientific and regulatory debate for several years. The discussion has also reached the most influential organizations dealing with maritime regulation, including the International Maritime Organization (IMO) and the Comité Maritime International (CMI). Unmanned ships, seen a few years back as a futuristic scenario, are already operating in national navigation in several countries around the world and a number of test trials have been performed to confirm that technology is getting ready for commercial application.

¹ This article constitutes a part of broader research on possible regulatory approach to autonomous vessels conducted within a scientific grant financed by National Science Centre, Poland under the contract2020/37/B/HS5/00471.

Available technology has always played an essential part in the development of shipping regulation and is now one of the critical determinants of regulatory principles. The question of how these regulatory principles will correspond to the practical possibilities offered by technological development is one of the key challenges regarding the future development of maritime law. The operation of autonomous vessels in exclusively domestic navigation does not require changes in international law, but navigation is inherently international. Therefore, it is necessary to find agreement at international level on how technology aimed at automation and autonomous operation of ships should be regulated. The manner in which the standards for the operation of autonomous ships are now determined will be crucial for how they will be operated in the future.

2. ACTIVITIES OF INTERNATIONAL ORGANIZATIONS

The two most important international bodies in the field of maritime regulation have already undertaken work to explore the possibilities of adapting the existing legal framework to unmanned and/or autonomous navigation. The CMI established the International Working Group on Unmanned Ships in 2015, and in March 2017, a questionnaire on the possibility of operating crewless ships in the light of national legislation was sent to national societies of maritime law (the CMI IWUS Questionnaire). The primary goal of the Questionnaire was to identify potential problem areas, not to find legislative solutions. The list of opinions presented by the national societies was published in February 2018. The responses of national associations are diverse, and it is difficult to identify areas requiring regulation unambiguously. Essentially, it follows that the definition of a ship should not pose problems for this development. Similarly, it appears that the provisions of the UN Convention on the Law of the Sea (UNCLOS 1982) are not an obstacle *per se* for the operation of autonomous ships, if that development has regulatory support by the IMO. On the other hand, the problem arises in the area of more detailed requirements related to ship and navigational safety, as well as in the requirement of safe manning. Most of the responses are inclined towards the development and adoption of rules for the operation of unmanned ships at international level. They indicate the IMO as being the competent authority in this regard.

A variety of other initiatives referring to legal challenges of autonomous ships have been taken within last four years, both at national, regional and/or

international level.² Some of the projects are technical and are designed with the building of autonomous vessels in mind.³

The IMO has also included the topic of autonomous ships in its agenda. During the 99th session of Maritime Safety Committee (16-25 May 2018) a working group for Maritime Autonomous Surface Ship (MASS) was established and a “regulatory scoping exercise” aiming at reviewing and potential updating of existing international rules to take account of autonomous ships was adopted⁴. For the purpose of the scoping exercise, MASS was defined as “ships which, to a varying degree, can operate independently of human interaction”. Behind the idea of taking such a general definition an assumption stands to take under consideration a broad variety of possible technological solutions. Four ‘degrees of autonomy’ have been identified for the purpose of distinguishing different types of MASS in the regulatory scoping exercise:

- 1) *A ship with automated processes and decision support.* Seafarers are on board to operate and control systems and functions. Some operations may be automated.
- 2) *A remotely controlled ship with seafarers on board.* The ship is controlled and operated from another location, but seafarers are on board.
- 3) *A remotely controlled ship without seafarers on board.* The ship is controlled and operated from another location. There are no seafarers on board.

² i.e.: a) The Marine Autonomous Systems Regulatory Working Group (MASRWG) established in 2014 under the auspices of the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland; b) The Norwegian Forum for Autonomous Ship (NFAS); c) a Finnish research Project AAWA - “Advanced Autonomous Waterborne Applications Initiative” started in 2015; d) MUNIN - “Maritime Unmanned Navigation through Intelligence in Networks” (MUNIN) – European Commission Project; e) SARUMS - “Safety and Regulations for European Unmanned Maritime Systems”, which was launched by European Defence Agency; f) INAS - the International Network for Autonomous Ships, which is an informal group of national or regional interest organisations worldwide on unmanned, autonomous and smart ships established on 30 October 2017. Part of them is dedicated to both – shipping and inland navigation.

³ In early December 2019 Finland Rolls-Royce together with Finferries performed first autonomous voyage of Falco ship in Turku Archipelago. Falco, with no crew on board, used sensors and artificial intelligence for collision avoidance, as well as an autonomous navigation system. In Norway, container ship, Yara Birkeland, launched in 2020, is expected to reach full autonomy gradually by 2022. In both Norway and Finland, there are dedicated test areas for autonomous and unmanned ships. Also, in other parts of the world, autonomous ships’ technology is being developed. Advanced projects have been proceeding in China (also accompanied by a ‘test field’ for first operations). Japan’s shipping company, NYK Line, plans a demonstration of the remote-controlled vessel across Pacific in late 2019. Korean companies – Samsung and Hyundai are developing smart ship’s operation systems. ‘Autonomous Ships: Are We Ready?’ *Maritime Risk International*, 14 May 2018.

⁴ It will take place in two steps: at the first step current IMO instruments are to be review to asses if they are applicable to MASS and/or whether they may preclude MASS operations; second step aims to update the relevant provisions to address MASS operations, taking into account the human element, technology and operational factors. In September 2018 the intersessional Working Group meeting took place.

- 4) *A fully autonomous ship.* The operating system of the ship is able to make decisions and determine actions by itself.⁵

It follows from the majority of the mentioned enquires and available research that the scope of applicability of the current legal framework to autonomous ships depends heavily on the level of autonomy at issue.⁶ For most national legal orders it is possible to consider a ship with reduced crew or even ships operated by the remote controller from the shore as falling within the main rules governing shipping.⁷ The problem arises with fully autonomous ships in which a human decision-making is replaced by technology-based solutions, based on pre-programmed algorithms and possibly on artificial intelligence. This issue requires an in-depth research.

The second basic conclusion that can be derived from the analysis undertaken so far is that most of the states take the view that the operation of autonomous ships requires solutions adopted at international level. It is also suggested that potential inconsistencies between domestic requirements on manning and the operation of unmanned vessel can be resolved through measures adopted by IMO, and the same applies to potential inconsistencies in relation to article 94 of UNCLOS, as paragraph 5 of that article obliges states to provide uniformity of national legislation with international regulations, while the precise safety (including manning) standards are to be developed by instruments adopted by IMO. The third main outcome is that instead of introducing a new convention for MASS, existing IMO rules should be updated to MASS. However, the fourth conclusion is that it will be difficult, or even impossible, for autonomous ships to comply with all existing safety requirements, including navigational safety requirements, set out in SOLAS and COLREG.⁸

These conclusions create a good starting point for initial assumptions of the future regulatory approach. However, this regulatory approach, which will eventually be adopted, should not focus on unmanned ships with human supervision at a decisive level, but rather go a step ahead and focus on autonomous vessels with AI as a decision maker.

⁵ MSC 100/20/Add.1, 12 December 2018, Annex 2, p. 1.

⁶ See also: S.F. Gahlen, Ship revisited: a comparative study, *Journal of International Maritime Law*, 2014 (20), pp. 252 – 303.

⁷ Thus the Maritime Code of the Republic of Croatia in its last amendments passed in February 2019 adopted the following definition: “Autonomous vessel is a marine navigable craft which, depending on the degree of automation and the requirements for direct supervision of the permanent service, can sail without the crew on board or with a reduced number of crew members” (*Maritime Code, Official Gazette, Nos. 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/17, and 17/19*).

⁸ The opinion on difficulties inherent in adapting COLREG to autonomous vessels can be found in: E. D. Brown, N. J. J. Gaskell, *The Operation of Autonomous Underwater Vehicles*, vol. 2 Report on the Law, p. 114.

3. LEGAL REGIME IN DOCTRINE

The issue of unmanned ships is also discussed in the legal literature. The identification of areas that will require new regulations and the scope of changes that should be introduced to the applicable maritime conventions are widely discussed in order to make the autonomous vessel a part of international shipping.⁹ A fundamental question raised in the literature is to what extent the current legal regime can be adopted for the needs of unmanned ships and to what extent that process ought to be handled by means of new regulations. The dominant view in the assessment of the entire maritime legal system is that it is possible to adapt the current legal regime to the needs of unmanned ships, with the reduced crew or remotely controlled. This view is represented by, among others, R. Veal, M. Tsimplis,¹⁰ A. Chircop¹¹, and E. Van Hooydonk¹². R. Veal and M. Tsimplis are of the opinion that a flexible interpretation of the current legal regime allowing the inclusion of unmanned vessels as the simplest method making their operation legally feasible.¹³ However, the need for specific regulation of remotely operated and autonomous ships has also been highlighted.¹⁴

Much attention has also been paid to the need to define autonomous vessels. It is inextricably linked to the level of their autonomy. The primary benchmark for subsequent surveys is the degree system proposed by the IMO, according to which four levels of ship's autonomy are considered (outlined above). According to the division, only the last two degrees of ship's autonomy assume a lack of crew on board, and only one, the last degree, stands for full autonomy of the system, in a sense that a ship can make decisions and determine actions itself,

⁹ A. Chircop, Testing International Legal Regimes: The Advent of Automated Commercial Vessels, *German Yearbook of International Law*, vol.60, 2017, pp. 110-143.

¹⁰ R. Veal, M. Tsimplis, *supra* note 7, pp. 303-335.

¹¹ A. Chircop indicates the scope of the review of the existing conventions and argues that autonomous ships carry enormous potential for new directions of development of maritime law and the IMO. A. Chircop, *supra* note 21, p. 142. Also, P. W. Pritchett is reviewing the existing conventions regarding the possibilities/necessities of their adaptation to the needs of unmanned ships. P. W. Pritchett, Ghost ships: Why the Law Should Embrace Unmanned Vessel Technology, *Tulane Maritime Law Journal* 40 (2015- 2016), pp. 197-225.

¹² E. van Hooydonk, *supra* note 7, pp. 403- 423.

¹³ R. Veal, M. Tsimplis, *supra* note 7, p. 303.

¹⁴ E. Van Hooydonk raises the question of regulatory challenges in this area, E. Van Hooydonk, *supra* note 7, p. 414, pointing out that it is less certain that autonomous ships directed by artificial intelligence will be able to meet different safety requirements. R. Veal, M. Tsimplis, *supra* note 7. A different view, indicating that an obstacle to the introduction of remotely controlled unmanned vehicles is, among others, the requirement of SOLAS Convention chapter V/24 according to which it must be possible to switch over to manual steering with the assistance of helmsman, is presented in one of the first monographs about unmanned ships (E. D. Brown, N. J. J., Gaskel, *The Operation of Autonomous Underwater Vehicles*, vol. 2 Report on the Law, Society for Underwater Technology 2000, p. 13).

with no human decision-making involved. It should be noted, however, that in the literature on the subject, there are also proposed levels of autonomy which are different from the IMO's.¹⁵ The IMO's proposal has in fact met with criticism. Above all it has been indicated that only two of the degrees address automation while the other two relate to the crew's location.²⁸ In addition, it has been argued that only the fourth degree of autonomy could be described as autonomous, while the other three assume the involvement of humans in the ship's navigational decision making.²⁹

The new challenges related to cybersecurity have also been addressed¹⁶. In this respect, the regulatory area requires a new approach, since the existing maritime conventions do not cover this matter. By contrast, initial draft interim guidelines for MASS. Trials were adopted by Maritime Safety Committee in June 2019.¹⁷ Also the conventions that deal with maritime liability issues are being addressed from the point of view of MASS at the IMO, although work is not as advanced as in the case of the Maritime Safety Committee. In April 2018, the Legal Committee agreed to include in its agenda regulatory scoping exercise and gap analysis of conventions under the purview of the Legal Committee, inviting proposals on the preferable work of action. In January 2019 a list of instruments under the purview of the Legal Committee was issued and several states issued proposals on framework, methodology and work plan for the regulatory scoping exercise.¹⁸ That work is expected to be continued at the next sessions, following the same methodology as that adopted by the Maritime Safety Committee.

¹⁵ P. W. Pritchett uses the concept of Unmanned Surface Vehicle (USV), describing it as "unmanned vessels that operate on the surface of the water and navigate by remote control, autonomous means or by a hybrid of two." See more: P. W. Pritchett, *supra* note 23, pp. 197-198. In practice, there are also other categories of ship autonomy levels. R. Veal and M. Tsimplis give an example of the categorization of the SARUMS group, in which six levels of autonomy were distinguished. R. Veal. M. Tsimplis *supra* note 7, p. 306. Representatives of technical sciences also use more specific categories of autonomous levels of unmanned ships: e.g., direct control; decision support,

¹⁶ G. Kavallierato, S. Katsikas, V. Gkioulos, Cyber Attacks Against the Autonomous Ship, in: S. Katsikas, F. Cuppens, N. Cuppens, C. Lambrinouidakis, A. Antón, S. Gritzalis, J. Mylopoulos, C. Kalloniatis (ed.) ESORICS 2018 International Workshop, CyberICP 2018 and SECPRE 2018, Barcelona, Spain, 7-7.IX,2018, Revised Selected Papers; Springer 2019, pp. 20-36; K. Tam, K. Jones, *Cyber-Risk Assessment for Autonomous Ships*, International Conference on Cyber Security and Protection of Digital Services (Cyber Security), on line: <https://pearl.plymouth.ac.uk/bitstream/handle/10026.1/11245/PID5305125.pdf?sequence=1&isAllowed=y>. The literature on the subject also presents the view that autonomous ships fall within the scope of the MARPOL Convention, for the simple reason that it is possible to pollute the marine environment as a result of their exploitation. See: E.D Brown., N.J.J Gaskell, *supra* note 23, p.121; H. Jessen, Was ist ein "Schiff"? Eine aktuelle Definitionsfrage mit versicherungsrechtlicher Relevanz für Offshore - Anlagen, *Versicherungsrecht (VersR)* 2014, pp. 670 – 680; S. F. Gahlen, *supra* note 19.

¹⁷ MSC 101/INF.17, 2 April, 2019.

¹⁸ LEG 106/8, 4th January 2019.

The CMI IWUS Questionnaire, mentioned above, has also addressed some liability issues, mainly concentrating on collision liability. It flows from the responses provided that in a majority of jurisdictions the current legal regime sets a fault-based liability for a collision damage of a third party caused by malfunction of the operating system at a fully autonomous vessel.

In the literature on maritime liability issues raised by the operation of autonomous vessels, it has been suggested that there are not many obstacles in the current international regime. The liability regimes, as incorporated by the international treaties, could generally be applied to a shipowner or a ship operator of an autonomous vessel.¹⁹ The research conducted so far suggests that nothing clearly precludes their application to autonomous vessels.²⁰ As the definitions of a ship under private law instruments do not normally refer to the crew on board of the vessel, those conventions would in principle be applicable to unmanned vessels. In some cases, however, the application of the convention may depend on the understanding of a ship by national law, as the conventions themselves lack that definition.²¹ In such cases, if national law does not recognize autonomous as vessels, the applicability of the civil liability regime may depend on the law applicable in the state concerned.²² Apart from that, several other concerns have been raised in the literature with respect to private law concept and the emergence of MASS. J. P. Rodríguez Delgado, for example, claims that the traditional concept of seaworthiness was developed to cover the needs of conventional manned transportation and, therefore, the human element is evident in all corners of the current regulatory framework.²³ By contrast, it is suggested in the Report procured by the Danish Maritime Authority that autonomous vessels (remotely controlled or fully autonomous)

¹⁹ E. Van Hooydonk, *supra* note 7, p. 422.

²⁰ E. Van Hooydonk, *supra* note 7, p. 422; J.P. Rodríguez-Delgado, *The Legal Challenges of Unmanned Ships in the Private Maritime Law: What Laws would You Change?*, [in:] M. Musi (ed.), *Port, Maritime and Transport Law Between Legacies of the Past and Modernization*, Bologna: Bonomo Editore, pp. 492-523. ³⁵ J.P. Rodríguez-Delgado, *supra* note 34, p. 499.

²¹ E. Van Hooydonk, *supra* note 7, p. 407; R. Veal, M. Tsimplis, A. Serdy, A. Ntovas, S. Quinn, *Liability for operations in Unmanned Maritime Vehicles with Differing Levels of Autonomy*, on line: https://www.academia.edu/38566149/Project_title_Liability_for_operations_in_Unmanned_Maritime_Vehicles_with_Differing_Levels_of_Autonomy_Deliverable_Final_Report, last access on 10.07.2019, p. 86, p. 91. Also, the latter authors exclude application of the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage 1992 or the International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 2010, as so far autonomous vessels do not carry oil or other hazardous substances as cargo, p. 94 and 95.

²² A broad comparative study on civil norms in several jurisdictions has been presented in R. Veal, M. Tsimplis, A. Serdy, A. Ntovas, S. Quinn, *supra* note 37, p. 134-171.

²³ J.P. Rodríguez-Delgado, *supra* note 34, p. 521.

ought to be considered seaworthy.²⁴ R. Veal and M. Tsimplis consider that the existing maritime liability regime is based on tripartite apportionment of responsibility between the flag state, the shipowner and the ship's master, and claim that the absence of the latter from the regulatory landscape might lead to undermining the regime's effectiveness.⁴⁰

While it is easier to contemplate a remote controller to acquire the role of a shipmaster, it is more problematic in the case of fully autonomous vessels, pre-programmed or operated by artificial intelligence (AI). Also H. Ringbom suggests that it is the autonomous operation of vessels that gives rise to most question marks with respect to liability. He points out that the existing maritime liability regimes usually presuppose that a human being has been at fault somewhere in the chain of events leading to damage.²⁵ Lack of human interference in the operation of autonomous systems has accordingly been seen as a reason for shifting towards a strict liability regime instead of liability based on fault.²⁶

4. IN SEARCH FOR THE REGULATORY APPROACH TO AUTONOMOUS VESSELS – MAPPING OUT THE RESEARCH

As a result of the developments described above, a certain degree of agreement has already been reached in the literature regarding the upcoming legislative activity: it should preferably be carried out by the IMO, and the work should be aimed at adapting the current legal order to crewless and/or autonomous ships.²⁷ However, there are no studies regarding the scope and principles of the regulatory approach to fully autonomous vessels, which are essential for the coherence of regulation. It is also necessary to examine the limits of the possible adaptation of the existing system to the level of autonomy of unmanned ships. According to the authors, the possibilities and regulatory needs for the operation of unmanned ships that involve human factor in their decision-making process are entirely different from those of ships operated by artificial intelligence and AI-based systems. It should be analysed in detail which ranges

²⁴ Analysis of Regulatory Barriers to the Use of Autonomous Ships, Final Report, 2017, p. 33. ⁴⁰ Rl. Veal, M. Tsimplis, *supra* note 7, p. 317.

²⁵ H. Ringbom, *supra* note 3, p. 6.

²⁶ Danish Maritime Authority Report, p. 32; also E. Van Hooydonk raises that question, E. Van Hooydonk, *supra* note 7, p. 422.

²⁷ D. Ćorić, M. Pajković, Autonomous Ship – a new type of ship in maritime law, *Modern Challenges of Marine Navigation*, Proceedings Book of the 2nd International Scientific Conference on Maritime Law, ed. P. Amžić Jelovčić, University of Split - Faculty of Law, Split, 2018, pp. 105-118.

of levels of autonomy should be regulated “adaptively” and which require new regulation, taking into account that in the light of currently available technology - they might overlap. The critical issue in this respect is to define the principles of regulatory approach that consider the dynamic development of technology while ensuring a high level of maritime safety.

Available technology has always played an essential part in the development of shipping regulation and is now one of the critical determinants of regulatory principles. The question of how these regulatory principles will correspond to the practical possibilities offered by technological development is one of the key challenges regarding the future development of maritime law. The operation of autonomous vessels in exclusively domestic navigation does not require changes in international law, but navigation is inherently international. Therefore, it is necessary to find agreement at international level on how technology aimed at automation and autonomous operation of ships should be regulated. The manner in which the standards for the operation of autonomous ships are now determined will be crucial for how they will be operated in the future. In searching future regulatory approach towards autonomous vessels it is important to create legislative framework for unmanned shipping allowing for operation of such vessels. Thus, indirectly, it shall support the development of new technology, which will have beneficial effect for maritime economy. Thus it is important to base this developments on variety of specialists representing not only engineering science but also representatives of ethical, ecological and social sciences whose work might be guidance for policymakers and future regulatory developments related to artificial intelligence in general.

As a long term objectives of future regulatory approach for the operation of autonomous vessels, it is crucial to reconstruct its principles, criteria and main features. This would allow for: a) better understanding and clarification of the distinction between unmanned and fully autonomous vessels; b) providing bodies responsible for law drafting (both: national regulators as well as international bodies, especially IMO) with knowledge enabling them to make the best decisions in respect of projected solutions based on complex and systematic analysis referring not only to safety matter and liability issues but also taking into account ethical framework; c) assessing to what extent the current regulations can be adapted to both: unmanned and autonomous vessels exploitation.

The working hypothesis for future regulatory work should be based on assumptions that the regulatory challenges linked to operation of vessels representing various phases of automation are different. A ship which is highly automated but not autonomous, whose navigation is subject to human decision-

making at any stage - whether a human being is physically present on the ship or steering the ship remotely, requires another regulatory approach than a fully autonomous ships, which exploitation eliminates human factor from decision making in navigation.

Creating a comprehensive regulatory policy to autonomous vessels requires: 1) Assessing the regulatory challenges of autonomous shipping; 2) Analysing the International Maritime Organisation (herein: IMO) regulatory approach to technological changes (in historical as well as contemporary perspective); 3) Evaluating axiological issues that should be taken into account in the regulatory approach aiming at introducing autonomous vessels based on artificial intelligence (AI); 4) Indicating to what extent the current IMO regulatory approach could be applied to autonomous shipping, while assessing the area that require changes and indicate the features of required regulatory approach to autonomous ships.

4.1. Assessment of Regulatory Challenges of Autonomous Shipping

As to the first point (assessing the regulatory challenges of autonomous shipping), it seems that it requires:

- (a) Analysis of the law of the sea legal framework with a special attention to IMO competences to regulate autonomous shipping;
- (b) Assessment of the growing process of automation and remote control/ executing the “ship” daily tasks / assignments and its influences on the regulatory approach to maritime safety standards;
- (c) Clarification of the terminology used in reference to autonomous ships, indication of the distinction between regulatory approach to ships partly manned or remotely controlled and fully autonomous ships, as well as its consequences to the scope of required legal changes.

The first of the partial goals (item [a] above) requires the analysis of the law of the sea, and especially entails assessing the possibility of flexible interpretation of the legal norms allowing for the inclusion of unmanned ships within the UNCLOS 1982 framework. This will involve analysis of flag, coastal and port states’ obligations, the concept of a ship, and the IMO’s formal competence to develop an international solution for autonomous vessels. The purpose of this part of the research is to determine whether autonomous ships are covered by the provisions of UNCLOS, and thereby, whether various navigational freedoms laid down in that Convention apply to such ships. It is also essential to establish an interrelationship between the UNCLOS and the existing maritime conventions. Firstly, this task will involve considering possible discretionary

powers of flag, coastal, as well as port states to fulfil their obligations in ensuring maritime safety and implementing the freedom of navigation. Secondly, it will require the finding that the IMO, recognized by the UNCLOS Convention as a “competent international organization”, has the mandate to develop internationally recognized principles for the operation of autonomous ships.²⁸ The implementation of this research objective would mainly cover a review of existing literature as the matter is relatively extensively discussed in the literature on the subject.²⁹

The second of the partial goals (item [b]) includes an analysis of the process of automation as well as remote control and executing the ship’s daily tasks / assignments. Within this partial goal, it is important to analyse the scope of automation and activities related to the operation of the ship, which can be carried out using devices on the ship or remotely, and their impact on the way of seafaring, as well as its influence on the legislative approach for establishing the safety standards. This part is closely related to the partial goal specified in item [c] aimed at organizing the terminology and introducing clear criteria of division between key concepts, such as “automation” and “autonomy”. The most important technical criterion for introducing differences between ship automation and ship autonomy is the level of technological advancement.

The key legal issue, however, is not the level of technical advancement itself but its impact on the scope of human control over navigation. The level of automation of activities carried out on the ship and activities carried out remotely are often accepted as one of the elements distinguishing the degree of autonomy of crewless ships. It is also the case with the levels of autonomy adopted by the IMO to determine Maritime Autonomous Surface Ships (herein: MASS)³⁰ of which as many as three, as already indicated above, are not *de facto* autonomous, but only refer to the possibility of the reduced crew or remote navigation of the ship. At the same time, a precise determination of criteria allowing differentiation between automated vessels and autonomous

²⁸ The IMO’s competence in this area may be presumed in the light of the UNCLOS provisions aimed to determine the relationship of the UNCLOS conventions and maritime conventions, detailing and clarifying its provisions, having the status of “generally accepted international rules or standards”. Conventions containing these regulations are conventions adopted at the IMO forum. These conventions affect the scope of states’ freedom to set national requirements, with particular emphasis on CDEM standards, limiting this freedom to universally recognized international standards, and thus, in principle, the standards following from the conventions adopted by the IMO. See more in: H. Ringbom, (ed.) *Jurisdiction over ships. Post UNCLOS Development in the Law of the Sea*, Brill/Nijhoff 2015.

²⁹ H. Ringbom, *Regulating Autonomous Ships - Concepts, Challenges and Precedents*, *Ocean Development & International Law*, vol. 50, 2019, pp. 147- 149.

³⁰ Common assumptions made by most of the researchers, as well as by the IMO in creating the MASS general definitions is that autonomous ship is a ship with some form of autonomy.

vessels seems to be crucial, when determining both regulatory challenges as well as the principles underlying the regulatory approach. The initial thesis for this part of the research should be based on assumption that the autonomous ship represents the highest stage of automation of the ship.³¹

According to Authors, the regulatory challenges linked to the operation of vessels representing various phases of automation are different. A ship which is highly automated but not autonomous, whose navigation is subject to human decision-making at any stage - whether a human being is physically present on the ship or steering the ship remotely, requires another regulatory approach than a fully autonomous ships, the exploitation of which eliminates completely human factor from decision making in navigation.

The key criterion, therefore, which should be introduced for both situations, is the participation of the human factor in the decision making process regarding the navigation of the ship. With a human being as a decision maker (i.e. in the case of highly automated vessels that support the work of the crew on board, vessels remotely controlled by a man, regardless of whether the crew is on board or not), regulatory challenges boil down to the questions on the range of possible adaptations of the current maritime law. Substituting human decision making with a fully autonomous system based on AI solutions requires, however, defining new regulatory principles. Those principles must take into account issues such as basic safety regulatory principles but also the axiology of modern maritime law. The former includes protection of the values considered fundamental in maritime law - protection of life and respect for the principle of rendering assistance to those in distress at sea, the marine environment, but also the principle of freedom of navigation and facilitation of maritime trade.³²

4.2. Adjustment of Legal Regulation to Evolution of Technology

The second of the main research objectives should aim at analysing the IMO regulatory approach to technological changes. Firstly, the analysis concerns the evolution of the IMO approach to the inclusion of technological innovations in the maritime safety law system (preventive standards). Secondly,

³¹ With this assumption, the division adopted by the IMO is not correct because the mentioned MASS categorization corresponds to the categorization of automated vessels, of which only the last category is autonomous. With this assumption, the IMO project should be referred to as Maritime Automated Surface Ships, because it is dedicated to automated vessels, of which only the last phase of the automation meets the requirement of autonomy. See also R. Veal, R. Veal, *Maritime Autonomous Surface Ships: autonomy, manning and the IMO*, *Lloyds' Shipping and Trade Law*, vol. 18 no. 5, 2018, p. 2.

³² In practice, there will be different phases of autonomy concerning the same ship, e.g., fully autonomous ships will sail with the crew during certain periods. This issue will be included in the research. The topic from the perspective of the law is addressed by H. Ringbom, *supra* note 3, pp. 146-148.

the adjustment of the civil liability regime to new threats resulting from new navigation technologies will be examined. The research should also cover the relation between changes adopted by the IMO and the guiding principles of maritime law.³³

As part of the implementation of this second direct objective, the following partial goals should be identified: a) indicating the influence of automation of ships and the technological development on the IMO regulatory approach from a historical as well as a contemporary perspective; b) assessing whether this current IMO regulatory approach can be applied to ships representing different levels of autonomy and if so - to what extent.

The research carried out under the partial goal set out in item (a) should cover a detailed analysis of the evolution of the IMO regulatory approach to maritime safety standards. In this area, there have been significant changes in the IMO regulatory approach in recent years. As part of the implementation of this part of the research, the regulatory issues related to navigational safety and construction safety of the ship will be analysed. The analysis is fundamentally aimed at reconstructing the principles of the IMO regulatory approach that can be applied to the technological changes which enable autonomous vessel to navigate and to establish mechanisms to make maritime safety standards more flexible while maintaining its high level. The prerequisites used so far by the IMO will be tested, taking into account new technological solutions and the possibility of applying these prerequisites to the needs of regulation of autonomous vessels.

Regarding the navigational safety of the ship, it should be pointed out that technological development has significantly affected the content of legal norms in the past. As a result of the use of new technologies, three previously clearly distinguishable components of navigational safety are becoming increasingly blurred: regulations for preventing collisions at sea, standards for navigational devices and services, and standards for communication at sea. The line between aids to navigation and navigational aids (electronic navigational charts, AIS, LRIT) is similarly being blurred. Automation of communication and position determination reflected in the requirements for equipping ships with further warning and automatic navigation systems, and control procedures in the field of equipment operation have also changed the way of working on board. The possibilities of sharing information on navigational and environmental threats

³³ In the field of unmanned shipping's relation to the so-called *Lex Maritima* (understood as internationally accepted rules of international law) preliminary analysis was conducted by E. van Hooydonk, The law of unmanned merchant shipping - an exploration, *Journal of International Maritime Law*, 2014 (20), pp. 403-423 and R. Veal, M. Tsimplis, The integration of unmanned ships into *lex maritima*, *Lloyds's Maritime and Commercial Law Quarterly*, 2017, pp. 303-335.

have also increased, which results in better prospects for a comprehensive picture of the maritime situation both on board ships and for the needs of coastal states (ECDIS, GMDSS systems). New technologies related to the provision of maritime communications have also contributed to enhancing the surveillance capabilities of coastal states over the maritime areas. Technologies allow countries to obtain information about ships and the situation at sea in an automatic manner, without the need to interact with the ship (AIS, LRIT). So far, however, this has not led to the depreciation of basic navigational safety rules, such as radio watchkeeping, lookout, or the duty to render assistance to persons in distress at sea. The approach of the IMO to the regulatory challenges of navigational safety in the face of the development of modern communication techniques boils down to accepting the role of a coordinator/regulator of the modern communication services accessibility rules rather than the creator of communication systems. Such an approach allows the combination of the implementation of public-law tasks related to maintaining an acceptable level of safety at sea and saving lives and protecting the environment, without unnecessarily disrupting market opportunities resulting from the development of technologies available at sea. It is also highlighted in the literature, that automation of operations such as “avoid collision” or “weather routing” offers higher levels of safety than similar operations performed by humans. This area is also the most technologically advanced and will in the near future be based on reliable navigational sensors.³⁴

Moreover, in the area of construction and equipment safety of ships, a significant change in the regulatory approach of the IMO to the development of ship safety standards has been evident in recent years, aiming at their “openness” to innovations resulting from technological development. For several decades, the IMO regulatory approach to the safety construction of ships focused on the definition of specific and prescriptive standards that have a post-accidental nature. The analysis of accidents at sea led to reveal of a particular gap in the maritime safety system and, furthermore, to development and adoption of regulations that “fill” this gap.³⁵ What followed was the development and implementation of harmonized minimum safety standards, which are globally recognized, stable and relatively easy to verify. However, that regulatory model had significant weaknesses. First of all, the system of verifying the standards did not allow considering the best practices and available modern technologies,

³⁴ H.-Ch. Burmeister, W. C. Bruhn, Ø. J. Rødseth, T. Porathec, Can unmanned ships improve navigational safety?, Proceedings of the Transport Research Arena, TRA 2014, Paris, 2014, p. 6.

³⁵ This process is illustrated by changes made after accidents of the cruise ships (e.g., Herald of Free Enterprises, Scandinavian Star, Costa Concordia), bulk carriers and tankers (e.g. Derbyshire, Erica, and Prestige).

if their application would mean failure to comply directly with convention's requirements. As a consequence, the regulatory framework did not keep pace with technological development and blocked the implementation of innovative solutions, leading to the consolidation of ship safe construction standards and equipment. Moreover, such model was inherently selective and could not lead to systemic and holistic changes.³⁶

The undertaken analysis should include the prerequisites of transition from the deterministic regulatory model³⁷ to the probabilistic model, making the inclusion of variable factors possible.

As regards the establishment of ship safety standards, the changes observed in recent years in the IMO regulatory approach will also be analysed. The change primarily consists of the "opening" of the above-mentioned prescriptive safety standards to technological innovations. That has been achieved by introduction of: (1) possibility of recognizing alternative projects; (2) risk assessment methods as part of the Formal Safety Assessment (FSA) and taking into account its results in regulations that forms requirements for the construction and equipment of ships; (3) functional regulatory approach based on the Goal-Based Standards procedure (GBS) making flexible application of innovative solutions which do not directly meet the prescriptive standards but provide an equivalent level of safety. These mechanisms are interrelated, have been introduced gradually from the beginning of the 21st century, and as a result, they create a whole that allows use of similar mechanisms to assess the desired level of autonomous ship safety. This new approach is relevant to the research planned within the proposed Project as in case of autonomous vessels all technical safety elements (like fire detection, fire doors and dampers, watertight doors, extinguishing systems) will still be required to be implemented but with the assumption of no human intervention (also in relations to vessels not fully autonomous but remotely controlled).

Changes in the approach to the ship's stability as a key element for the safe construction of the ship seem to be conclusive for outlining the regulatory

³⁶ J. Nawrot, *Międzynarodowe prawo bezpieczeństwa morskiego* (Eng. title: *International law of maritime safety*), C.H. Beck 2019.

³⁷ The deterministic approach in relation to the ship's stability is based on technical requirements, basically on the principles of splitting the ship with watertight bulkheads and striving to strengthen the bottom of the ship, its bow and stern, which is to ensure its staying on the water both in the situation of running aground and ramming by another ship. What's more, in addition to determining the number and location of watertight bulkheads, the stability factors of the ship for many years were not taken into account or were considered only in a few cases. They were considered too uncertain and variable and thus preventing the creation of a model with general application. The deterministic approach involves the use of a deterministic mathematical model in which no element of randomness is taken into account, based on the initial assumptions.

shift taking place at the IMO. In 1990 the entire chapter II related to the construction of ships consisted of standards based on the deterministic model and did not allow to depart from the detailed technical requirements set out in the SOLAS Convention. However, the changes introduced in 2009 gravitated towards a more flexible approach enabling to introduce alternative standards and innovative ship damage stability solutions, based on probabilistic methods, the use of which inevitably allowed introducing new risk factors and, consequently, determining new ways of their minimizing.

What is clearly visible here is the consistent perception of a new regulatory approach, leading consequently to the creation of regulations on ship construction requirements, no longer based on following standards but aimed at their creation and giving the possibility to determine the principles of ship's construction and equipment based on risk assessment, therefore enabling the use of the most modern available practices. Consequently, risk assessment becomes the basic prerequisite for determining functional requirements. The FSA and GBS are a legislative reflection of the IMO regulatory transition from "reactive" to a "proactive" policy. The FSA and GBS challenge the traditional IMO regulatory model and lead to the creation of more functional and flexible standards making the development of technologies of *ex-ante* nature possible through a formalized and objective risk assessment.

The main objective of analysing the aforementioned elements is to determine the scope of its application to technological challenges related to the emergence of autonomous vessels. That will eventually lead to defining new regulatory mechanisms and, finally, allow reconstructing the regulatory model of autonomous ships and its most essential features. It will enable identification of directions of the regulatory framework while ensuring an appropriate level of safety of these vessels.

Moreover, conducted research should also focus on investigating the historical development of the regulatory approach towards civil liability in light of new technologies. Technological advancements, besides clear advantages, also bring new risks. Those new exposures ought to be addressed by legal norms, not only to properly compensate victims but also to create a preventive effect, discouraging otherwise liable parties from hazardous activities. Among the issues that will be considered by the researchers, is the adoption of strict liability accompanied by obligatory insurance as a rule for liability regimes in the IMO international liability conventions in the 1969 as a response to super tankers and threat of catastrophic damage. It should be examined whether, in light of new risks created by the emergence of autonomous vessels, specifically those that are operated without human element (pre-programmed or operated by AI)

a change of policy is justified in selected areas of civil liability (f. ex. product liability). In addition to the fundamental question on who should be liable – the programmer, the shipowner, the manufacturer or someone else, challenges arising from so-called “swarm intelligence” decentralized systems of navigation³⁸ should be taken into consideration and investigated. An in-depth analysis of regulatory solutions leading to creation of a balanced compensatory scheme, providing for preventive effect should be sought.

4.3. Ethical Framework and Axiological Challenges

Important part of the future regulatory approach is to indicate the possible ethical frame taking into account the specificity of the maritime law as well as threats and risk at sea. This should be considered as a third important goal composing the future regulatory approach. Achieving it requires the analysis of the current state of art and aims at indicating the possible ethical framing for autonomous vessels. In the face of imperfectly specified objectives of autonomous vehicles (including vessels) it seems important to analyse what could go wrong and how the AI based vehicles may conflict with human goals. This part of research comes to the analysis of the research conducted within the ethical, robotic and philosophy (including the philosophy of law) and to adopt it to the shipping reality. The axiological challenges of artificial intelligence seem to be similar for all the autonomous vehicles. Research conducted so far refer, in essence, how to deal with the risks posed by artificial intelligence and mostly refer to autonomous vehicles (i.e. the trolley dilemma). It is crucial to identify set of fundamental ethical principles and to provide the designers, regulators, and users of AI with them. The important issue is to translate the human goals into the AI systems. The initial hypothesis for this part of the research should base on the assumption that in the case of replacing the human from the decisional process by the navigational system based on AI, the system should be aware what are the human ethical and moral preferences in shipping (i.e. human's life, environment protection, ship's security, or piracy combating). A scenario of more utilitarian approach will be contrasted with self-protecting approach to identify the best response policy for vessels navigated by the AI in case when AI system will have to “choose the lesser of the evils”. It is planned to analyse legal issues arising from the process of AI self-learning, e.g., that AI is able to

³⁸ T. Zhang, Q. Li, Ch. Zhang, H. Liang, P. Li, T. Wang, S. Li, Y. Zhu, Ch. Wu, Current trends in the development of intelligent unmanned autonomous systems, *Frontiers of Information Technology & Electronic Engineering*, 2017, Volume 18, Issue 1, pp 68–85.

learn but humans are not able to verify and control that process.³⁹ To the extent that we will not be able to verify how AI is learning, clear regulatory principles for AI in relation to ships navigation system, prioritizing values protected by law should be introduced. Introducing AI as the entity in charge of navigational decision also raises questions on liability.

4.4. Applicability of the Existing Regulatory Framework

The main part of creating the future regulatory approach should be devoted to the definition of new regulatory principles for fully autonomous vessels operated beyond human decision-making and it is aimed at policy makers. Thus as part of the fourth direct main objective, it is necessary to define the criteria and scope of adaptation of the current legal regime to unmanned vessels for which a human will remain the decision maker. It is also important to notice that between the fully autonomous vessel and a vessel controlled by a human, there is a considerable grey scale in which various solutions are possible.

The fourth direct objective composing the main goals for drafting the future regulatory approach intends to indicate to what extent the current IMO regulatory approach (in relation to safety requirements as well as to liability issues) could be applied to autonomous shipping and to specify the features of the required regulatory approach to autonomous ships. The research should focus on to what extent the current legal regime could be adopted for the needs of unmanned ships and, most importantly, to what extent that process ought to be handled by means of new regulations. It seems necessary to determine the possibility of adapting a functional regulatory approach to the needs of autonomous vessels, including the need to define framework principles with the rapid technological development and the possibility of hybrid vessels in mind.⁴⁰

5. CONCLUSION

The important aim in research of the regulatory framework for autonomous vessels is to determine the necessary axiological criteria, taking into account the need to preserve the protected values of maritime law. It is necessary to redefine the guiding principles of maritime law and the catalogue of protected goods (including the principles like: seeking a balance between the need to facilitate trade by sea and a high level of safety at sea, protection of life and

³⁹ P. Lin, K. Abney, R. Jenkins, *Robot Ethics 2.0: From Autonomous Cars to Artificial Intelligence*, et al, Oxford, 2017.

⁴⁰ This concept refers to the possibility of changing the operating principles of a given ship during a trip, for example, temporary manning of an autonomous vessel.

marine environment, rendering assistance) and adapt them to shipping based on AI. The initial hypothesis should be that basic concepts and rules of maritime law, dating hundreds of years back, which were successfully adapted to the introduction of steam and further technological innovations, will be affected by fully autonomous vessels exploitation and it is necessary to state whether (and how) will that change the principles of maritime law. The initial assumption concerns the inclusion of safety principles for the systems based on artificial intelligence, compliance of designed systems with values recognized as supercoordinates in maritime law, respect for privacy, consideration of the principle of mutual benefits for individuals, states and enterprises and, above all, principles of transferring decision-making to these systems.

Achieving above mentioned partial goals seems to be crucial for reconstruction of the principles underlying regulatory model allowing for the operation of autonomous vessels, in which the decision-making of a human being is replaced by artificial intelligence. Such a perspective is more remote than the operation of unmanned ships controlled by a human being. However, its implementation is connected with the need to develop new principles, for which the current maritime law system is not prepared, while it is not possible to adapt it gradually. This change requires a new approach. An attempt to analyse the IMO regulatory approach, which has been affected mostly by the technological development in recent years, is the starting point for research on the regulatory model for autonomous ships. Finally, the researchers should focus not only on the aspect of adaptation of legal standards to the development of technology, but also on the analysis of axiological criteria that must be considered, assuming that human decision making will be replaced by the artificial intelligence eventually.

OUTBREAK OF DISEASE AT A CRUISE SHIP. SOME REMARKS RELATING TO LIABILITY ISSUES

UDK: 347.795.4(075.8)

Pregledni znanstveni članak / Review scientific paper

Proposal of the above subject has certainly been triggered by the recent events in Italy or Japan, where thousands of people were detained on board of a cruise ship due to suspicion of one of the passengers to be a coronavirus carrier. It is, however, a broader problem, not uncommon - as flows from medical statistics and media coverage. What is interesting from a legal standpoint, is the liability issue. Possible claims may include death or personal injury claims, mental distress, contractual claims for non-performance of a cruise or loss of enjoyment of holidays. Legal analysis will be dedicated mainly to the Athens Convention. It will provide an in-depth study of the basic terms of above legal acts (including defect of a ship and shipping incident) leading to conclusions on its suitability as a basis for passenger's claims. The analysis will be supported by a pertinent case law, including *Nolan and Others v TUI UK*, *Swift v Fred Olsen Cruise Lines* and *The Marco Polo* case. Furthermore, the author wishes to concentrate on the EU Directive 2015/2302 on package travel and linked travel arrangements as a possible tool for cruise passengers' claims.

1. Introduction¹

At the time of submitting the proposal for this paper to the Organizing Committee of the International Scientific Conference on Maritime Law in February 2020, the coronavirus (COVID-19) pandemic was already recognized as a serious problem for cruise ships. At that time already 2666 passengers had been detained on board of "Princess Diamond" in Yokohama since February 3rd². Detained in Cambodian hotels were also those passengers of "Westerdam" cruise ship who had not left Cambodia before one of the ship's passengers tested positively for the coronavirus³. Similar detention practices took place on board

¹ The conducted research was funded by National Science Centre, Poland, under the contract 2016/22/E/HS5/00050 *Problems of contemporary maritime codes*

² E. Nakazawa, H. Ino, A. Akabayashi, Chronology of COVID-19 Cases on the Diamond Princess Cruise Ship and Ethical Considerations: A Report From Japan, *Disaster Med Public Prep.* 2020 Mar 24: 1–8, p. 1.1, available at: <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC7156812/>, last access 18.04.2020.

³ R. Stefanicki, Nie udało się opanować epidemii koronawirusa na statkach wycieczkowych. Dziurawa kwarantanna i chaos, *Wyborcza.pl*, 18.02.2020 [in Polish].

of a cruise ship in Italy in the end of January, however at this case no passenger tested positively for the coronavirus⁴.

In the span of four months the number of confirmed positive cases on boards of cruise ships has risen substantially. This number includes also cases of deaths. There have been numerous instances of states denying cruise ships to dock in their ports. Public opinion learnt more about the way cruise lines coped, or failed to cope, with introducing outbreak management plans on board of the vessels. Due to pandemic and travel restriction virtually all cruise lines suspended their global operations, some planning to restore them in August 2020, other later on. Until the day of submitting this paper media informed about approximately 50 cruisers that had been affected by the coronavirus. Majority of passengers were evacuated from vessels in March, while crews remain detained on boards even in June 2020. As the headlines all over the world spread news about improper handling of the crisis, it is believed that cruise lines will face a considerable reputational damage⁵. What will also take place is a flurry of lawsuits against the cruise lines.

It is not the first time that cruisers become a center for disease outbreak. In fact, cruises are notorious for gastrointestinal illnesses (GI), caused by norovirus, rotavirus and E.coli. The Vessel Sanitation Program, established in the United States, records incidents of GI at cruise ships in those cases that exceed 2% of total number of passengers or crew. The VSP informs about 10 cruise ships having passengers suffering from GI in 2019, with numbers of sick passengers from 17 to 561 on board, 11 in 2018 (with sick passengers from 6 up to 111), 11 in 2017 (from 13 up to 310 sick passengers)⁶. The record for previous years is even worse, having 32 cruise ships affected in 2004, 17 in 2005, 34 in 2006 or 21 in 2007⁷. There have been also events of vaccine-preventable diseases. In 2019 passengers of "Freewinds" were quarantined after a confirmed case of measles in a port of St. Lucia⁸. Bacteria transmitted diseases, like Legionnaires disease have

⁴ E. Bubola, E. Povoledo J. Horowitz, M. Specia, Cruise Passengers Are Held at Italian Port in False Alarm Over Coronavirus, *The New York Times*, 30.01.2020, available at: <https://www.nytimes.com/2020/01/30/world/europe/italy-coronavirus-cruise.html>, last access: 10.02.2020.

⁵ F. Robles, Passengers Fell Ill With Coronavirus. And the Ship Sailed On, *The New York Times*, 19.03.2020, available at: <https://www.nytimes.com/2020/03/19/travel/coronavirus-cruise-costa-luminosa.html>, last access: 10.04.2020.

⁶ Centers for Disease Control and Prevention, Vessel Sanitation Program, Outbreak Updates for International Cruise Ships, available at: <https://www.cdc.gov/nceh/vsp/surv/gilist.htm>, last access: 10.04.2020.

⁷ Id.

⁸ N. Chavez, Here's why cruise ships are the ideal incubators for measles and other diseases, *CNN* 3.05.2019, available at: <https://edition.cnn.com/2019/05/03/health/measles-diseases-cruise-ships/index.html>, last access: 10.04.2020.

also been recorded⁹. Those numbers reflect the fact that transmitting infectious disease at a cruise ships is easy. Several factors influence that: often crowded, semi-enclosed environment on board of a ship, multiple voyages operated by the same crew who might pass the pathogen, port visits which might become source of vector-borne disease, as well as limited capabilities and supplies of medical help on board¹⁰. Amid criticism on method of tackling with coronavirus on board of Diamond Princess, where more than 700 passengers and crew members were infected, the CEO of Carnival Corp. claimed that cruise ship was more like Central Park with a lot of natural social distancing as it was large, and people were not always gathered and clumped together¹¹. Despite these words it is hard to believe that cruise ships have not played a role of catalyst by which the virus spread around the world. In fact, the very idea of cruise ships leisure is in the opposite to social distancing. That is why, even before the outbreak of coronavirus on cruise ships in 2020, they were compared by some specialists to incubators¹². That comparison has been used recently very often in relation to coronavirus outbreaks at cruise ships. Anthony S. Fauci, the director of the U.S. National Institute of Allergy and Infectious Diseases, has stated that “you could not ask for better incubator for infection”¹³.

Aim of this paper is to look into legal regime applicable to passengers’ death or injury claims arising out of disease outbreak on board of a cruise ship. It will also examine available case law relating mainly to norovirus infections on cruise ships. That will allow to draw some conclusions as to possible coronavirus claims. Both pathogens share two same characteristics: they are highly contagious and usually transmitted through person-to-person contact.

⁹ Cruise-Ship--Associated Legionnaires Disease, November 2003--May 2004, available at: <https://www.cdc.gov/mmwr/preview/mmwrhtml/mm5445a2.htm>, last access: 2.06.2020.

¹⁰ K. Tardivel, S. B. White, K. Kornylo Duong, Cruise Ship Travel, in G. W. Brunette, J. B. Nemhauser (eds), *CDC Yellow Book 2020. Health Information for International Travel*, Oxford University Press 2019, available at: <https://wwwnc.cdc.gov/travel/yellowbook/2020/travel-by-air-land-sea/cruise-ship-travel>, last access: 3.06.2020.

¹¹ D. Rabouin, Carnival CEO defends coronavirus response, 22.03.2020 AXIOS, available at: <https://www.axios.com/coronavirus-carnival-cruises-ceo-arnold-donald-f58bf581-4ff6-484f-9fa4-a9f0c7d74769.html>, last access: 3.06.2020.

¹² C. Panosian, prof. em. David Geffen School of Medicine at UCLA: “When you have a lot people in a closed environment, whether it’s a nursing home or an institution like a school or a cruise ship, it’s more like an incubator because people are in closer proximity and viruses can end up in the air and on surfaces that people touch” in N. Chavez, Here’s why cruise ships are the ideal incubators for measles and other diseases, 3.05.2019, CNN, available at: <https://edition.cnn.com/2019/05/03/health/measles-diseases-cruise-ships/index.html>, last access: 3.06.2020.

¹³ See at: “The pandemic at sea” story by R. S. Helderman, H. Sampson, D. Bennett, A. Ba Tran, video by S. Cahlan, J. Lee, A. Mirza, E. Samuels, 25.04.2020, Washington Post documentary, available at: <https://www.washingtonpost.com/graphics/2020/politics/cruise-ships-coronavirus/>, last access: 3.06.2020.

1.1. Legal regime applicable

The international legal instrument that regulates personal injury claims of sea passengers is the 1974 Athens Convention relating to the carriage of passengers and their luggage by sea, which has been amended by the 2002 Protocol (2002 Athens Convention). Both treaties apply to shipping related incidents as well as others, which are more connected to hotel kind of operations at the ship¹⁴. Both adopt fault-based liability for non-shipping related incidents. While introducing a reversed burden of proof for non-shipping incidents has been considered at the time of the 2002 Athens Convention drafting¹⁵, in the end both: 1974 Convention and 2002 Protocol require a claimant to prove that an incident occurred through fault or neglect of the carrier. The 1974 Athens Convention adopts more general wording when shifting burden of proof to a carrier: “shipwreck, collision, stranding, explosion or fire, or defect in the ship”, whereas the 2002 Athens Convention uses a precise definition of defect in ship. In fact, a reason for such a new and detailed definition was to ensure a clear distinction between the “hotel type” and the “navigational” elements of the ship¹⁶, especially since the latter impose strict liability up to 250.000 SDR¹⁷. It has been noted that in lack of such definition, different legal interpretations were possible depending on jurisdiction, adversely affecting availability of insurance cover¹⁸. During the 2002 IMO conference, a need for a clear definition of defect in the ship has been underlined. Distinctions based on the ship’s structure or normal operation were thought to be opened to inconsistent interpretation aboard vessels offering countless amenities¹⁹. Thus, new definition is very precise with not much room left for judicial interpretation, what has been criticized by some authors²⁰. Despite the fact that in the end it may raise uncertainty in some situations²¹, it clearly excludes possibility of associating norovirus outbreak with

¹⁴ It is true, however, that that in some instances simple tripping or slipping on board may be aggrieved or caused by normal operations of the ship like rocking on the waves, D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Międzynarodowe konwencje przewozowe*, Szczecin 2019 [in Polish], p. 85.

¹⁵ LEG 83/14.

¹⁶ IMO LEG/CONF.13/4; LEG 83/4/8, p. 2; See also B. Soyer, G. Leloudas, Carriage of passengers by sea: a critical analysis of the international regime, (2018) 26 *Michigan State International Law Review* 505.

¹⁷ K. Lewins, *International carriage of passengers by sea*, Thomson Reuters 2016, p. 133.

¹⁸ LEG 83/14.

¹⁹ LEG/CONF.13/14, submitted by the International Council of Cruise Lines (ICCL).

²⁰ S. Speares citing P. Griggs, Brussels ‘should not be sole negotiator’, *Lloyd’s List* 6.10.2008.

²¹ B. Soyer, Sundry Considerations on the Draft Protocol to the Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and Their Luggage by Sea, 33 *Journal of Maritime Law & Commerce* 519; B. Soyer, G. Leloudas, Carriage of passengers by sea: a critical analysis of the international regime, (2018) 26 *Michigan State International Law Review* 506.

a ship's defect. Thus, passengers infected by disease on board of the vessel bear the burden of carrier's fault under both versions of the Athens Convention.

To what extent liability under the Athens Convention covers non-pecuniary damages for mental (emotional) distress is an open question. Such emotional distress may be related to disease suffered by a passenger or might be inflicted by the trauma related to possibility of being affected by the very contagious virus on board of the vessel. Also, a claim for distress or vexation when not being able to enjoy the cruise after a passenger was confined within four walls of a cabin during obligatory quarantine is possible²². The Athens Convention adopts a term "personal injury", which is open for different interpretations. As already pointed in the literature, air carriage liability regime adopts a narrower term of "bodily injury" in order to exclude claims for mental distress not preceded by physical injury. Thus, wording of the Athens Convention seems to accept that type of damage²³. Moreover, the text of 2002 Athens Convention excludes punitive or exemplary damages²⁴ and clarifies that loss of or damage to luggage includes pecuniary loss only²⁵. Such detailed clarifications do not relate to personal injury damages, what might be interpreted as an indication for courts that the Athens Convention allows for broad scope of damages to be granted. In fact, when explicit exclusion of purely emotional distress in the absence of any physical injury was proposed to be introduced in 2002 Athens Convention²⁶, majority of the IMO delegations objected²⁷. It was noted that this head of damage had been available under the 1974 Athens Convention and well-established in many jurisdictions. The 2002 Athens Convention entitles passengers to a direct claim against the insurer and provides higher limits of compensation than its predecessor. Liability regime from the Athens Convention cannot be

²² B. Soyer, G. Leloudas, Carriage of passengers by sea: a critical analysis of the international regime, (2018) 26 *Michigan State International Law Review* 512.

²³ Id.; P. Myburgh, A Successful Substantivist Carve-out?: The Athens Convention as Uniform International Law, available at: https://law.nus.edu.sg/wps/pdfs/019_2018_Paul%20Myburgh.pdf, last access on 10.06.2020, p. 21; O. Bokareva, Claims for personal injuries by cruise ship passengers under international and EU regimes, in J. Nawrot, Z. Peplowska-Dąbrowska (eds.), *Codification of Maritime Law*, Informa Law from Routledge 2020, p. 204; S. F. Gahlen, *Civil Liability for Accidents at Sea*, Springer 2015, p. 227 and literature therein provided; K. Lewins, *International carriage of passengers by sea*, Thomson Reuters 2016, p. 111-112; M. Lopez de Gonzalo, The international regime of carriage of passengers, XXVIII *Facs. 3 – 2014 Diritto Del Commercio Internazionale* 682.

²⁴ Art. 3(7); E. Røsæg, News under the Athens Sun - New Principles and Lost Opportunities of the Athens Convention 2002, (2004) 46 *Scandinavian Studies in Law* 172.

²⁵ Art. 1(7).

²⁶ LEG 83/4/6.

²⁷ K. Lewins, *International carriage of passengers by sea*, Thomson Reuters 2016, p.112; LEG 83/14.

“contracted out”²⁸ before the incident occurs²⁹. That includes the jurisdiction clauses which purport to infringe jurisdiction rule of the Athens Convention³⁰.

A pertinent, and also more challenging question, is whether cruise passengers in case of personal injury claim may rely on other legal basis in jurisdictions which apply Athens Convention. Such laws may include tourist laws, consumer laws or general personal injury laws³¹. Despite channeling provision of the Athens Convention³² in some jurisdictions, courts were willing to apply tourist travel legislation to claims against carriers seen as package travel organizers. For instance, in *Lee and Another v. Airtours Holidays Ltd.*³³ English court decided that the EU 1990 Package Travel Directive³⁴ as implemented into UK domestic law ought to prevail according to EU law, unless the provisions of the Convention were specifically referred to in the contract. However, in *Norfolk v. My Travel Group plc*³⁵ another English court found an action to be time-barred according to the 1974 Athens Convention, although the claim was brought on basis of domestic law implementing the relevant EU Package Travel Directive. It found that there is no conflict between Athens Convention and UK Regulations implementing the Directive in relation to a time bar. Despite the fact that the contract in question did not include any reference to the Convention, the court applied the latter. Since the mentioned judgments, the legal situation has changed, however. First of all, the old EU Directive of 1990 has been superseded by the 2015 Package Travel and Linked Travel Arrangements Directive. Similarly as its predecessor, the new act does not include any definition of the term “cruise”. Nonetheless, it does indicate its

²⁸ Art. 18 of the Athens Conventions, the 2002 Athens Convention extends that rule to any contractual provisions purporting to relieve any person liable under the convention, whereas the 1974 Convention related only to clauses on carrier's liability; M. Dragun-Gertner, Z. Peplowska-Dąbrowska, *Ochrona słabszej strony w umowach przewozu pasażerów drogą morską. Proponowane zmiany w polskim kodeksie morskim*, w: Z. Kuniewicz, D. Sokołowska (eds.) *Prawo kontraktów*, [in Polish] p. 96

²⁹ E. Røsæg, *Carriage of passengers and their luggage by sea*, in: D. J. Attard, M. Fitzmaurice, N.A. Martínez Gutiérrez, I. Arroyo, E. Belja (eds.), *The IMLI Manual on International Maritime Law*, vol. II, Oxford 2016, p. 392.

³⁰ Art. 17 of the Athens Convention.

³¹ S. F. Gahlen, *Civil Liability for Accidents at Sea*, Springer 2015, p. 235-239; J. L. Pulido Begines, *Cruise ship law*, in J. Basedow, U. Maguns, R. Wolfrum (eds) *The Hamburg Lectures on Maritime Affairs 2011-2013*, Springer 2015, p. 204-212, J. Marin, *Protection of the Rights of Passengers Travelling By Sea, IMSC 2012* p. 13

³² Art. 14.

³³ [2004] 1 Lloyd's Rep. 683.

³⁴ Council Directive 90/314/EEC of 13 June 1990 on package travel, package holidays and package tours, OJ L 158, 23.6.1990, p. 59-64; currently superseded by Directive (EU) 2015/2302 of the European Parliament and of the Council of 25 November 2015 on package travel and linked travel arrangements, amending Regulation (EC) No 2006/2004 and Directive 2011/83/EU of the European Parliament and of the Council and repealing Council Directive 90/314/EEC, OJ L 326, 11.12.2015, p. 1-33.

³⁵ [2004] 1 Lloyd's Rep. 106.

applicability to cruises³⁶. Secondly, the 2002 Athens Convention has been made part of the EU law via its incorporation in the Regulation (EC) No 392/2009³⁷. The latter is a reason why it has been indicated that the Convention would have priority when in conflict with the laws implementing the Directive, allowing for application of the norms of the laws implementing the Directive which are not in contradiction³⁸. That solution is in line with the following case law in several jurisdictions which considered the Athens Convention to be an exclusive code to deal with passengers' injury claims. The idea of exclusivity of an international convention was discussed by the House of Lords in *Sidhu v British Airways plc*³⁹ in respect of the Warsaw Convention. Lord Hope stated that the Warsaw Convention constituted a uniform international code applicable without reference to the rules of the own domestic law. Furthermore, it was noted that although the Warsaw Convention did not purport to deal with all matters relating to contracts of international carriage, in those areas it did deal with, i.e. liability of the carrier, the code was intended to be uniform and to be exclusive also of any resort to the rules of domestic law. That reasoning was followed in respect of the Athens Convention. In *McDonald v. Queen of the North (Ship)*⁴⁰ the Supreme Court of British Columbia held that where claims fall under the Athens Convention which is incorporated by the Canadian Maritime Liability Act of 2001⁴¹ maritime common law cannot provide additional remedies⁴². The court decided that claims for punitive, exemplary or aggravated damages for a dependant of a deceased passenger were not admissible under the 1974 Athens

³⁶ Recital 17 of the Directive (EU) 2015/2302; O. Bokareva, Directive (EU) 2015/2302 on package travel and linked travel arrangements – application to cruises, (2018) 24 *Journal of International Maritime Law* 337.

³⁷ Regulation (EC) No 392/2009 of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 on the liability of carriers of passengers by sea in the event of accidents (Text with EEA relevance), OJ L 131, 28.5.2009, p. 24–46.

³⁸ P. Todd, *Carriage of Passengers by Sea: Athens Convention and UK Implementation*, p. 71; B. Soyer, G. Leloudas, Carriage of passengers by sea: a critical analysis of the international regime, (2018) 26 *Michigan State International Law Review* 502, ft 97; B. Soyer, Liability of tour operators: cruising in muddy waters, (2007) 13 *Journal of International Maritime Law* 205; M. Tsimplis, R. Shaw, Carriage of passengers, in T. Baatz (ed.) *Maritime Law*, 3rd ed., Informa Law from Routledge 2014, p. 22; B. Soyer, G. Leloudas, Temporal Limits of the Athens Regime – Potential Conflicts Between International and Domestic Legal Regimes, in B. Soyer, A. Tettenborn (eds.), *Maritime Liabilities in a Global and Regional Context*, Informa Law from Routledge 2019, p. 67. See also O. Bokareva, Claims for personal injuries by cruise ship passengers under international and EU regimes, in J. Nawrot, Z. Peplowska-Dabrowska (eds.), *Codification of Maritime Law*, Informa Law from Routledge 2020, p. 213.

³⁹ (HL) [1997] 2 Lloyd's Rep 76; [1997] AC 430.

⁴⁰ 2008 BCSC 1777.

⁴¹ Maritime Liability Act, S.C. 2001, s. 2, part 1.

⁴² P. Myburgh, A successful substantivist carve-out?: The Athens Convention as uniform international law, available at: https://law.nus.edu.sg/wps/pdfs/019_2018_Paul%20Myburgh.pdf, last access on 10.06.2020, p. 20.

Convention and it refused to engage in judicial reform of Canadian maritime law to expand the scope of recovery to include such damages. It held that the uniformity of maritime law was particularly pressing in actions for tortious liability and in undertaking judicial reform in an area of law that was the product of international treaties, courts must consider the effects of the change on the state of international maritime law. Exclusivity of Athens Convention provisions has been highlighted by P. Todd⁴³, B. Soyer, G. Leloudas⁴⁴ and P. Myburgh⁴⁵. K. Lewins raises however another issue related to that problem. Namely, is the Convention applicable as the sole basis for “all personal injury or property claims against a carrier”, including those which relate to claims falling out of the Convention’s period of application⁴⁶. In *Nolan and Others v TUI UK Ltd*⁴⁷, case discussed below in details as it reflects a judicial approach to claims related to norovirus infection on a cruise ship, court rejected claims based on carrier’s breach before passenger’s embarkation. Since the 1974 Athens Convention with regard to a passenger (and his or her cabin luggage) covers the period of embarkation/disembarkation and presence on board of the vessel⁴⁸, such claim was decided to fall outside the Convention’s regime. The court stated that: “it does take the claimants’ case out of the Convention and it does not take the claimants’ case out of the Convention and into the common law.”⁴⁹ The court reiterated Lord Hope’s reasoning from *Sidhu v British Airways plc* to support exclusive and complete character of the Warsaw Convention. However, such reading of *Sidhu v British Airways* may be too far-fetched, as in that case House of Lords decided upon rights of passengers who were still in the course of international carriage by air. It regarded availability of other grounds for claim of a passenger who has sustained damage in the course of international carriage by air but has no claim under the Warsaw Convention (either due to limited heads of damage available or time bar). In fact, the House of Lords explicitly distinguished a French case, in which the Tribunal de Grande Instance de Paris applied domestic law to claims not covered by the Warsaw Convention application period. The House of Lords noted that the

⁴³ P. Todd, *Carriage of Passengers by Sea: Athens Convention and UK Implementation*, p. 58.

⁴⁴ B. Soyer, G. Leloudas, Temporal Limits of the Athens Regime – Potential Conflicts Between International and Domestic Legal Regimes, in B. Soyer, A. Tettenborn (eds.), *Maritime Liabilities in a Global and Regional Context*, Informa Law from Routledge 2019, p. 65-66.

⁴⁵ P. Myburgh, A successful substantivist carve-out?: The Athens Convention as uniform international law, available at: https://law.nus.edu.sg/wps/pdfs/019_2018_Paul%20Myburgh.pdf, last access on 10.06.2020, p. 19-21.

⁴⁶ K. Lewins, *International carriage of passengers by sea*, Thomson Reuters 2016, p. 115.

⁴⁷ [2016] 1 Lloyd’s Rep. 211.

⁴⁸ Art. 1(8).

⁴⁹ [2016] 1 Lloyd’s Rep. 211 [16].

French court proceeded upon a different view from that which had been taken in *Sidhu*, where it was conceded that the claims could properly be regarded as arising out of international carriage of passengers by air. Thus, preemptive character of the Warsaw Convention ought to apply only to claims arising out of international carriage by air, that is those that stay within the time frame of the Convention's applicability. Such conclusion flows from the UK Supreme Court case *Stott v Thomas Cook Tour Operators Limited*⁵⁰ in which it was held that the Warsaw Convention was intended to deal comprehensively with the carrier's liability for whatever may physically happen to passengers between embarkation and disembarkation⁵¹. That reasoning is also supported by case law from other jurisdictions. In *Al Israel Airlines Ltd v Tseng* the U. S. Supreme Court Justice Ginsburg observed that the Convention's preemptive effect on local law extended no further than the Convention's own substantive scope, and that a carrier would be indisputably subject to liability under local law for injuries arising outside that scope, for example, for passenger injuries occurring before the operation of embarking⁵².

Too rigid application of principles adopted in *Sidhu v British Airways plc* to sea carriage of passengers might also be questioned due to very nature of the sea carriage. K. Lewins rightly points to different characteristics of sea and air carriage, which is even more evident in case of cruises⁵³. Indeed, cruise passengers are prone to slip and fall, food contamination or infectious disease injuries, all of which are typical hotel type incidents. Thus, it might be argued that there should be a room for applicability of other legal instruments which may be better shaped to cope with those injuries.

In jurisdictions which are not parties to the Athens Convention, nor have shaped their domestic laws in line with the Convention, either by incorporation of the Convention's regime into their domestic laws or otherwise, different rules apply. Under the U.S. law generally, carriers' liability for passengers' injury claims is based on breach of reasonable care standard. Earlier case law developed a higher standard of care based on the premise that carrier conducts perilous activity of transporting passengers by the powerful and dangerous agency of steam⁵⁴. However, in *Kermarec v. Compagnie Generale Transatlantique*⁵⁵ U.S. Supreme Court held that under maritime law, the owner of a ship in navigable

⁵⁰ [2014] UKSC 15.

⁵¹ *Id.*, [61].

⁵² 525 US 155 (1999).

⁵³ *Id.*, 117.

⁵⁴ R. Force, A. F. Yiannopoulos, M. Davies, *Admiralty and Maritime Law*, vol. 1, Beard Books 2008, p. 378.

⁵⁵ 358 U.S. 625, 630 (1959).

waters owes to all who are on board only the duty of exercising reasonable care under the circumstances of each case. Proof of breach rests on passengers. Additionally, liability may be limited according to the Limitation Liability Act to the amount of the value of the vessel and pending freight. If that amount is not enough to pay all losses in full, the liability limit for personal injury or death claims is 420 USD times tonnage of the vessel⁵⁶. In cases of passengers' death caused by tort on high seas or in foreign territorial waters⁵⁷ claims are governed by the Death On High Seas Act (DOHSA)⁵⁸, which allows for recovery of only pecuniary loss, including loss of services and loss of support (also loss of nurture, guidance, care, and instruction, loss of inheritance and funeral expenses)⁵⁹. Compensation for nonpecuniary damages is available only for commercial aviation accident occurring at the high seas beyond 12 nautical miles from the shore. Therefore, damages for pain and suffering of dependents or punitive damages are not allowed in case of passenger's death due to tort on high seas or foreign territorial waters. However, DOHSA does not apply to state territorial waters, nor to injury cases. In *Miles v. Apex Marine Corp.*, the U.S. Supreme Court insisted on the value of a uniform rule to remedies for all actions for the wrongful death of a seaman, arising on the high seas and territorial waters whether under DOHSA, the Jones Act, or general maritime law. Since then, some lower courts restricted claims for death and injury cases to pecuniary losses and refused to allow recovery of loss of society or punitive damages regardless of the status of the parties⁶⁰. For instance, in *In Chan v. Society Expeditions* Court of Appeals of 9th Circuit denied claims for loss of society after an accident in which a passenger sustained severe brain damage. The court reasoned that it should look into maritime statutes in search for guidance as to what remedies are available in an admiralty case that falls outside the ambit of statutory maritime law⁶¹. It held that it would make no sense to award loss of society in cases of injury but denied it in death cases. In *Yamaha Motor Corp., U.S.A. v. Calhoun* the U.S. Supreme Court decided however, that the Congress has not prescribed remedies for wrongful deaths of non-seafarers in territorial waters, thus applying state statutes to deaths on territorial

⁵⁶ 46 U.S. Code § 30505-30506.

⁵⁷ *Howard v. Crystal Cruises, Inc.* 41 F.3d 527, 1995 AMC 305 (9th Cir. 1994).

⁵⁸ 46 U.S. Code §§ 30301 – 30308.

⁵⁹ R. Force, *Admiralty and Maritime Law*, Federal Judicial Center 2013, p. 125.

⁶⁰ *Ibid.*, p. 128; R. Force, *The Curse of Miles v. Apex Marine Corp.: The Mischief of Seeking Uniformity and Legislative Intent in Maritime Personal Injury Cases*, (1994) 55 *Louisiana Law Review* 758; D. W. Robertson, *Punitive Damages in American Maritime Law*, (1997) 28 (1) *Journal of Maritime Law and Commerce* 139.

⁶¹ 39 F.3d 1398 (1994).

waters⁶². Relying on the above judgment, in re Horizon Cruises Litigation the New York district court, noting that there is split authority on availability of punitive damages under admiralty law, has accepted such claims in case of cruise passengers contracting Legionnaires' Disease on board of a pleasure cruise due to defective filter used in the whirlpool spa system⁶³.

Under the US law a carrier may not exclude its liability contractually⁶⁴. Moreover, a contract may not prohibit claims for infliction of emotional distress, mental suffering or psychological injury intentionally inflicted or caused by physical injury or actual risk of it due to carrier's (or its servants') negligence or fault⁶⁵. However, terms of the ticket may, and usually do include prohibition of class action and forum selection clauses⁶⁶. With regard to the latter ones, the U.S. admiralty law adopts principles of ordinary contract law, scrutinizing validity of jurisdiction clauses⁶⁷. In *Carnival Cruise Lines, Inc. v. Shute* the U.S. Supreme Court sitting in admiralty, held that there was strong presumption of validity of the forum selection clauses in passenger contracts⁶⁸. Thus, they are held enforceable as long as they are not considered fundamentally unfair⁶⁹. A passenger ticket may also include a time limit for suit, not shorter than one year,⁷⁰ as long as a carrier apprise the passenger of both, the existence and importance of contractual periods of limitation⁷¹. As reflected by multiple case law such extremely short time limit often constitutes a strong drawback for passengers' claims⁷².

⁶² 516 U.S. 199, 116 S. Ct. 619, 133 L. Ed. 2d 578, 1996 AMC 305 (1996).

⁶³ 101 F. Supp. 2d 204 (S.D.N.Y. 2000); other examples of punitive damages awarded to a passenger include *Lobegeiger v. Celebrity Cruises, Inc.*, *Lobegeiger v. Celebrity Cruises, Inc.*, 2011 WL 3703329; R. Sullivan, *Punitive Damages and a Century of Maritime Law*, (2013) 15 *Florida Coastal Law Review* 15-16.

⁶⁴ 46 U.S. Code § 30509.

⁶⁵ *Ibid.* Also, liability of a crewmember or the owner, master, manager, agent, or operator of a vessel cannot be limited in cases of sexual harassment, sexual assault, or rape.

⁶⁶ *Carnival Cruise Lines, Inc. v. Shute*, 499 U.S. 585, 111 S. Ct. 1522, 113 L. Ed. 2d 622, 1991 AMC 1697 (1991).

⁶⁷ F. Sparka, *Jurisdiction and Arbitration Clauses in Maritime Transport Documents*, Springer 2009, p. 38.

⁶⁸ L. E. Altenbrun, W. L. Rivers Black, J. C. Scalia, *Recent Developments in Maritime Personal Injury Law*, (2004-2005) 17 *U.S.F. Maritime Law Journal* 173; W. M. Richman, *Carnival Cruise Lines: Forum Selection Clauses in Adhesion Contracts*, (1992) 40 *The American Journal of Comparative Law* 983.

⁶⁹ R. Force, *Admiralty and Maritime Law*, Federal Judicial Center 2013, p. 122.

⁷⁰ 46 U.S. Code § 30508.

⁷¹ *Raskin v. Compania De Vapores Realma, SP*, 521 F. Supp. 337 (S.D.N.Y. 1981). Requirements for contractual limitations may vary depending on the circuit, f.ex. in 9th circuit a reasonable communicativeness test is adopted, *Wallis v. Princess Cruises Inc.*, 306 F.3d 827.; similarly, in 1st circuit, see *Shankles v. Costa Armatori, S.P.A.*, 722 F.2d 861, 864 (1st Cir.1983).

⁷² See: T. A. Dickerson, *The Cruise Passenger's Rights and Remedies 2014: The COSTA CONCORDIA Disaster: One Year Later, Many More Incidents Both on Board Megaships and During Risky Shore Excursions*, (2014) 38 (1) *Tulane Maritime Law Journal* 568-569 and case law therein provided.

2. Case law and its analysis

Significant case law on liability for passengers' claims related to disease outbreak at ship comes from United Kingdom. In *Nolan and Others v TUI UK Ltd*⁷³. 43 passengers sued defendant as a contracting carrier for personal injury (28 of passengers) and disappointment as a result for breach of contract (15 of passengers). The claim was brought in respect of cruise from Ibiza to Newcastle which departed on 2nd May 2009 during which 217 people, including members of the crew, were infected by GI. At first, claimants alleged their illness had been caused by bacterial infection, they were however allowed to amend their claim by pleading additionally that their illness was of norovirus origin⁷⁴. Since 17 passengers from previous cruise had been suffering the same illness, one of the particular of carrier's breach was failure to inform claimants before embarkation about the danger of contracting GI. Furthermore, it was alleged that the carrier failed to provide a ship which had not been exposed to GI outbreak and that he failed to conduct a proper cleaning of the cruise ship before passengers' embarkation. As stated before, the first claim was decided to fall out of the scope of the 1974 Athens Convention, and thus, dismissed by the judge as not covered by uniform international code designed to deal with personal injury claims. Respectful doubts as to correct application of *Sidhu v British Airways* in this particular case have been expressed earlier. Dismissal of this allegation based on the shape of claims brought might be appropriate. However, it could be also argued that carrier's failure to warn has continued to constitute a cause of damage while passengers were in the process of embarkation, entering the ship, or even on board of the vessel, still lacking any warning. As art. 1(8) of the 1974 Athens Convention covers the course of embarkation, the decision might have been different in that respect. Moreover, careful application of case law relating to the Warsaw Convention may provide additional argument for inclusion of such allegation⁷⁵. In above-cited *Stott v Thomas Cook Tour Operators Limited* House of Lords commented on operative causes of accident on board of the aircraft⁷⁶. Lord Toulson stated that many if not most accidents or mishaps on an aircraft are capable of being traced back to earlier operative causes and it would distort the broad purpose of the Convention explained by Lord Hope in

⁷³ [2016] 1 Lloyd's Rep. 211.

⁷⁴ Cruise operator appealed against the decision to allow for amendment of personal injury claim, appeal was however dismissed as the new pleadings constituted a new claim and arose out of substantially the same facts as the original pleadings, *Nolan v TUI UK* [2013] EWHC 3099 (QB).

⁷⁵ Note that the conventions adopt different terms of "accident" (Warsaw Convention) and "incident" (Athens Convention).

⁷⁶ [2014] UKSC 15, at [60].

Sidhu to hold that it does not apply to an accident or occurrence in the course of international carriage by air if its cause can be traced back to an antecedent fault.

Furthermore, it was alleged that failure to clean the ship amounted to a defect in ship under art. 3(3) of the Athens Convention 1972. In this way the claimants sought to shift the burden of proving no fault to the carrier. HHJ D. Mitchell decided correctly that defect in ship should be understood as a defect relating to its structure while assimilating it with unclean ship would arise to distortion of this phrase. In fact, “defect in ship” term has been criticized for lack of precision in the doctrine⁷⁷ and could be seen as a “weak element” of the 1974 Athens Convention. Authors are however of the opinion that the term ought to be interpreted narrowly, in order to exclude hotel type defects⁷⁸. Such narrower understanding seems to be correct and in line with the draftsmen intentions, although the records from the International legal conference on the carriage of passengers and their luggage, held in 1974 do not contain extensive discussion on that aspect. This term has been suggested as addition to art. 3 of the IMCO’s draft proposal by Norwegian delegation with intention to cover objective failure in ship’s working and operation⁷⁹. In fact, Norway’s initial proposal related to “defect in the ship or its maintenance, working or operation”, what could be more in line with assimilating unclean ship with its defect. Norwegian representative has admitted that the proposal’s aim was to shift the burden of proof on the carrier in case of slippery step accident⁸⁰. That wording has however not been accepted. Instead “defect in ship” term has been adopted, with the intention to cover those technical defects which are not related to catastrophes on seas as in cases of shipwreck, collision, stranding, explosion or fire. Such interpretation

⁷⁷ M. Tsimplis, Liability in respect of passenger claims and its limitation, 2009 (15) *Journal of International Maritime Law* 129; B. Soyer and G. Leloudas have suggested that the term is vague making it possible to argue that food poisoning caused by corrosion of the stoves in the ship’s kitchen is attributable to a defect in the ship, B. Soyer, G. Leloudas, *Carriage of passengers by sea: a critical analysis of the international regime*, (2018) 26 *Michigan State International Law Review* 504-505; K. Lewins describes the term as ambiguous, K. Lewins, *International carriage of passengers by sea*, Thomson Reuters 2016, p. 123; N. A. Martínez Gutiérrez sees it as less obvious and more difficult to establish, N. A. Martínez Gutiérrez, *Limitation of Liability in International Maritime Conventions*, Routledge 2011, p. 123.

⁷⁸ M. Tsimplis stated it ought to be restricted to those defects related to the shipping activity of the ship, M. Tsimplis, Liability in respect of passenger claims and its limitation, 2009 (15) *Journal of International Maritime Law* 129; B. Soyer and G. Leloudas are of the opinion that the intention of the convention’s draftsmen was to provide for limited meaning of the term which would exclude hotel type incidents from the category of shipping incidents, B. Soyer, G. Leloudas, *Carriage of passengers by sea: a critical analysis of the international regime*, (2018) 26 *Michigan State International Law Review* 504-505; K. Lewins believes that *ejusdem generis* interpretation requires the term to be understood as to exclude defects in the hotel functions of the ship, K. Lewins, *International carriage of passengers by sea*, Thomson Reuters 2016, p. 123.

⁷⁹ IMO LEG/Conf.4/4.Add.3.

⁸⁰ IMO LEG/Conf.4/SR.6.

leaves beyond its scope defects related to hotel-like activity of the ship, which include not cleaning the vessel.

The judge did not accept that disease was caused by bacterial infection via spoiled food but believed that norovirus was reason for GI. In the court's view, the outbreak of norovirus during the unlucky cruise was a single source and separate from the previous cruise incident, which involved 18 sick passengers. The cruise line was said to have a proper outbreak response plan which was thoroughly followed.

A different conclusion has been reached in *Swift & Others v Fred Olsen Cruise Lines*⁸¹. A judgment of trial judge has been upheld by the Court of Appeal unanimously granting 12 out of 16 claimants with compensation for damages suffered as a result of GI during four cruises on board of "Boudicca" cruise ship. No allegation as to defect in ship has been raised but claimants managed to prove fault of the carrier under art. 3 of the 1974 Athens Convention. Trial judge was satisfied with carrier's outbreak response plan but decided that cruise line failed to implement it correctly. The fact that response plan had not called for quarantine for a ship after norovirus incident was not seen as plan's inherent defect. In the court's view safeguarding sufficient time for cleaning and sanitization was an appropriate measure. In fact, the Lord Justice Gross from the Court of Appeal stated that it was unrealistic to believe that cruise line could guarantee infection-free cruise or clean surfaces at all times. However, evidence presented led to conclusion that there were non-isolated failures in implementation of the response plan. Mere outbreak of norovirus is not enough to prove fault of the carrier, but in this case evidence led the court to conclude that carrier failed to take reasonable steps to contain spread of the virus. However the norovirus was brought on board, cruise line's multiple breakdowns in plan's implementation caused or materially contributed to the spread of norovirus and passengers' GI.

Despite different decisions, in fact this judgment strengthens principles adopted in *Nolan v. TUI* case⁸². In case of viral infection carrier's liability is based on fault, which has to be proven by a passenger. Mere incidents of GI, even though related in time, will not be enough to prompt carrier's liability. Instead, both decisions indicate two essential elements are examined by the court in relation to alleged fault of the carrier: a sound system of outbreak response and its proper implementation.

⁸¹ [2016] EWCA Civ 785.

⁸² M. Harvey, Case Comment *Swift v Fred Olsen Cruise Lines*, (2016) *Journal of Personal Injury Law* 187.

In reference to the first element, a response plan does not have to include quarantine of the vessel between the cruises but it ought to reserve enough time for cleaning and sanitization. A plan should be consisted with industry standards, as reflected in *Swift & Others v Fred Olsen Cruise Lines*. In many jurisdictions, specific regime for disease control and sanitation program is introduced, providing cruise lines with guidelines⁸³ or requirements on how to construe an outbreak response plan. For instance, in the United States one of the elements of the Vessel Sanitation Program is the Operations Manual not only obliging carriers to adopt an Outbreak Prevention and Response Plan for each vessel, but also containing specific requirements as to the plan. Those include consecutive steps of action taken at the emergence of typical symptoms of the disease outbreak (like meal or excursion cancellations, increased room service requests). Also, a proper outbreak response plan has to address use of adequate disinfectants products or systems, procedures for informing passengers and crew members of the outbreak, for returning the vessel to its normal operations after the outbreak and for protection of passengers and crew from exposure to disinfectants⁸⁴. In relation to informing procedures, it flows from *Nolan and Others v. TUI UK Ltd.* that under the 1974 Athens Convention carrier does not have to inform passengers about outbreak at a previous cruise. Interestingly, that is not the case in the United States, where the Operations Manual requires carriers to inform passengers before embarkation about an outbreak at a previous cruise⁸⁵.

A plan's implementation will be thoroughly examined by a court and, as *Swift & Others v Fred Olsen Cruise Lines* seems to indicate, sole presentation of implementation records might not be enough when confronted with witness statements of passengers reflecting poor quality of cleaning by cruise ship's staff. In cases of back-to-back cruises being affected, the implementation element would be more likely under the court's strict scrutiny.

There is not much available American case law concerning passengers' claims related to norovirus infections. In *Davies v. Cruise Operators, Inc.*⁸⁶ a passenger of 2-days cruise revealed symptoms of GI after disembarking from the vessel. She alleged being infected by norovirus on board of the vessel where she had

⁸³ See f.ex. Guidance for the Management of Norovirus Infection in Cruise Ships, Health Protection Agency, UK, available at: https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/362998/2007_guideline_norovirus_cruiseships.pdf, last access on 10.06.2020.

⁸⁴ Operations Manual 2018, available at: https://www.cdc.gov/nceh/vsp/docs/vsp_operations_manual_2018-508.pdf, last access on: 10.06.2020, p. 159-160.

⁸⁵ Operations Manual 2018, available at: https://www.cdc.gov/nceh/vsp/docs/vsp_operations_manual_2018-508.pdf, last access on: 10.06.2020, p. 159.

⁸⁶ Case No. 16-cv-62391-BLOOM/Valle (2017).

several meals and used cruise ship facilities. Relying on *Keefe v. Bahama Cruise Line, Inc.*⁸⁷ the court held that ordinary reasonable care standard requires as a prerequisite to imposing liability, that the carrier had had actual or constructive notice of the risk-creating condition. Neither during the cruise in question, nor in the course of previous cruises, had there been any norovirus outbreak reported. The court held that plaintiff has failed to demonstrate a proximal connection between the food consumed on the ship and the alleged norovirus infection. In the circumstances of the case there was no evidence that other passengers on board of the same voyage suffered from GI to create an issue of fact on proximate cause. There was no evidence linking passenger's GI to food served on board of the cruise ship. There were however other possible sources of infection, such as the other food or other public surfaces a passenger came into contact with at this period of time. On those grounds the court granted a summary judgment in favor of the cruise line.

In order to overcome difficult standard of proof, sick passengers have also attempted to rely on warranty of merchantability when diagnosed with bacterial enteritis, a disease allegedly contracted as a result of food poisoning. In *Bird v. Celebrity Cruise Line, Inc.*⁸⁸ Florida District Court refused to accept such claim. It held that admiralty courts have been strongly reluctant to imply warranties under admiralty law and warranty of safe passage or seaworthiness have been accepted only when the contract of carriage expressly guaranteed that in the contract⁸⁹. Instead, the court insisted on reasonable care standard for personal injury claims involving unintentional torts. In doing that, the court cited *Doe v. Celebrity Cruises, Inc.*⁹⁰ in which Court of Appeals of Eleventh Circuit found a cruise operator to be strictly liable when a crew member had sexually assaulted a passenger. The District Court in Florida interpreted that as a clear dichotomy in standards between intentional and unintentional torts. In reference to the latter, courts have consistently found a ship operator to owe its passengers a duty to act reasonably under the circumstances.

⁸⁷ 867 F.2d 1318 (11th Cir. 1989).

⁸⁸ 428 F.Supp.2d 1275 (2005).

⁸⁹ T. A. Dickerson, *The Cruise Passenger's Rights and Remedies 2014: The COSTA CONCORDIA Disaster: One Year Later, Many More Incidents Both on Board Megaships and During Risky Shore Excursions*, (2014) 38 (1) *Tulane Maritime Law Journal* 543.

⁹⁰ 394 F.3d 891 (2004).

3. Conclusions in light of coronavirus outbreaks at cruise ships

Having regard to above legal regime and case law, it is undisputed that in cruise carrier's liability cases for personal injury related to the coronavirus outbreak on board of a cruise ship, claimants are required to prove carrier's fault or neglect under the Athens Convention or breach of reasonable care standard under the American law. Specifically, defect in the ship under both, the 1974 and 2002 Athens Convention cannot be interpreted as to include unclean or infected vessel in order to reverse the burden of proof. Depending on the circumstances, that may serve as a deterrent for passengers' successful lawsuits. Certainly, carriers' line of defense should be based in the fact that initially nobody realized the gravity of danger related to new and unknown pathogen. In fact, there were multiple statements made publicly, also by leaders of many states, comparing the virus with normal flu. Even in January the World Health Organization (WHO) estimated that the global risk of coronavirus was moderate. An important factor is when instructions from proper health authorities have emerged. Thus, carriers may claim that at the very initial stage they had no actual or constructive notice of the risk-creating condition. The WHO has issued its first interim guidance on managing COVID-19 on board of ships on 24th February 2020⁹¹. The CDC has issued its interim guidelines for ships originating from, or stopping in, the United States in mid-February⁹². The WHO's Guidelines advised each ship to develop a written outbreak COVID-19 plan, indicating its proper content in details. It is true that the industry faced new challenge with the outbreak of coronavirus on board of cruise ships. However, procedures adopted on board of each cruise ship ought to be scrutinized having regard to knowledge available about the nature of the virus and advised steps in management of the disease outbreak. A few indicators can be drawn from the above commented case law. Under the 1974 Athens Conventions it has been already established that lack of ship's quarantine between the cruises would not be regarded as a carrier's failure as long as there is enough time for thorough disinfection of the vessel. Nor does a carrier owe a duty to inform passengers about disease incidents on previous cruises. It is true that most likely a source of COVID-19 on a cruise has been

⁹¹ World Health Organization, (2020) Operational considerations for managing COVID-19 cases / outbreak on board ships: interim guidance, 24 February 2020, available at: <https://apps.who.int/iris/handle/10665/331164>. License: CC BY-NC-SA 3.0 IGO, last access: 10.06.2020. They have been amended in March: Operational considerations for managing COVID-19 cases or outbreaks on board ships. Interim guidance, 25 March 2020, available at: <https://www.who.int/publications/i/item/operational-considerations-for-managing-covid-19-cases-outbreak-on-board-ships>. License: CC BY-NC-SA 3.0 IGO, last access: 10.06.2020.

⁹² Interim Guidance for Ships on Managing Suspected Coronavirus Disease 2019, available at: <https://www.cdc.gov/quarantine/maritime/recommendations-for-ships.html#past-changes>, last access: 10.06.2020.

a passenger who “brought” the virus on board of each vessel, not the vessel itself. Nonetheless, that does not by itself exclude carrier’s liability. As decided in *Swift & Others v Fred Olsen Cruise Lines*, however the virus was brought on board, carrier’s breakdowns in management of disease may lead to its liability. However, when discussing fault of the carrier it ought to be remembered that COVID-19 and norovirus pathogens differ as the former may be spread by passengers not showing any symptoms of disease. Thus, this may additionally challenge passengers’ ability to prove carriers’ liability⁹³.

Passengers or their relatives ought to remember about further restraints when initiating litigation. Namely, both 1974 Athens Convention and its 2002 Protocol provide for limitation of liability, whereby the limits under the 1974 Athens Convention are much lower. Furthermore, no punitive or exemplary damages are allowed. As mentioned before, in regard to the American law, it generally honors contractual forum selection clauses as well as provides very short limitation periods. Moreover, there are limits on damages sought. General maritime law seems not to exclude punitive damages being awarded in personal injury cases, but in cases of passenger’s death on high seas claimants will face extremely narrow corners of DOHSA which excludes heads of damages normally awarded in land death cases. Interestingly, in April 2019 there was a bill introduced in order to amend DOHSA. It was yet another⁹⁴ attempt to allow recovery of non-pecuniary claims (but not punitive damages) for death on high seas. Its future is uncertain.

⁹³ Point made also by M. Davies cited in D. Madani, Old maritime rules pose obstacles to lawsuits from Princess Cruise passengers, 17.04.2020, available at: <https://www.nbcnews.com/news/us-news/old-maritime-rules-pose-obstacles-lawsuits-princess-cruise-passengers-n1185791>, last access: 10.06.2020.

⁹⁴ Previously, an amendment to DOHSA was proposed in 2005, Carriage of Goods by Sea Act (COGSA) and s. 943 and H.R. 2005, The Death on High Seas Act (DOHSA), Hearing before the Hearing Before the Subcommittee on Surface Transportation and Merchant Marine of the Committee on Commerce, Science, and Transportation, United States, Washington 1999.

Dr. sc. RANKA PETRINOVIĆ, redovita profesorica
Pomorskog fakulteta Sveučilišta u Splitu, Republika Hrvatska

TRPIMIR PERKUŠIĆ, mag. iur.

Pravnog fakulteta Sveučilišta u Splitu, Republika Hrvatska

TONY VUKOVIĆ, mag. iur.

Pomorskog fakulteta Sveučilišta u Splitu, Republika Hrvatska

INSPEKCIJSKI NADZOR RADNIH UVJETA POMORACA PREMA MLC KONVENCIJI U LUKAMA DRŽAVA PARIŠKOG MEMORANDUMA

UDK: 347.79:656.615

Izvorni znanstveni članak / Original scientific paper

Konvencija o radu pomoraca, 2006. stupila je na snagu 2013. godine i predstavlja konsolidaciju i modernizaciju standarda definiranih u 37 konvencija ranije usvojenih u okviru MOR-a. *MLC konvencijom* obuhvaćeni su gotovo svi aspekti života i rada pomoraca, a brodovi država stranaka *Konvencije* trebaju imati posebne svjedodžbe kao dokaz poštivanja propisanih standarda. Među najvažnije konvencijske odredbe spadaju one koje osiguravaju zaštitu pomoraca od financijskih posljedica bolesti, povreda ili smrti u vezi s njihovim zaposlenjem i to putem instituta financijskog jamstva, a koji osigurava pomorcima efikasniji način ostvarivanja svojih prava. Zbog daljnjeg poboljšanja standarda radnih uvjeta pomoraca 2014. godine usvojene su prve *Izmjene i dopune MLC konvencije* kojima su precizirane odredbe o financijskom jamstvu (obveznom osiguranju) te su novim odredbama po prvi put zaštićeni napušteni pomorci. Slijedile su druge *Izmjene i dopune* 2016. godine te najnovije 2018. koje će stupiti na snagu do kraja 2020. godine. Inspekcijski nadzor stranih brodova u lukama država Europske unije provodi se u skladu s odredbama *Pariškog memoranduma o suglasnosti o nadzoru države luke* koji je usvojen 1982. godine te koji je više puta mijenjan i dopunjavan. Sve države potpisnice *Pariškog memoranduma* su se obvezale održavati djelotvoran sustav nadzora kontrole brodova koji uplovljavaju u njihove luke, kako bi postigli da svi brodovi, bez diskriminacije, udovolje standardima brojnih međunarodnih konvencija o sigurnosti plovidbe, zaštite morskog okoliša te radnih i životnih uvjeta pomoraca. U radu se analizira sustav nadzora brodova u lukama država *Pariškog memoranduma* koji ima za cilj smanjiti broj nedostataka na brodovima vezanih uz radne uvjete pomoraca. Posebno se prikazuju statistički podatci o vrstama i broju nedostataka na stranim brodovima koji su nastali kršenjem odredbi *MLC konvencije* kao i njihovom udjelu u odnosu na broj svih utvrđenih nedostataka tijekom inspekcija stranih brodova u lukama država *Pariškog memoranduma* u šestogodišnjem razdoblju (2014. do 2019.).

1. UVOD

Međunarodni karakter pomorske plovidbe, socijalni položaj pomoraca i njihovi uvjeti rada na brodu zahtijevaju ujednačene i visoke međunarodne standarde u području rada. Ti se zahtjevi ispunjavaju pod okriljem Međunarodne organizacije rada (u daljnjem tekstu: MOR) u okviru koje se usvajaju međunarodne konvencije.¹ U okviru MOR-a usvojen je velik broj konvencija i preporuka o uređenju radnih odnosa pomoraca. Najveći uspjeh po pitanju radnopравnih odnosa u pomorstvu učinjen je donošenjem *Konvencije o radu pomoraca*, 2006. (u daljnjem tekstu: *MLC konvencija*). *MLC konvencija* usvojena je na 94. sjednici MOR-a održanoj 7. do 23. veljače 2006. u Ženevi, kao rezultat tripartitnog sporazuma: vlada, sindikata pomoraca i predstavnika brodovlasnika.² Donesena je radi daljnjeg poboljšanja statusa tj. radnih, životnih i socijalnih prava pomoraca. Stupila je na snagu u kolovožu 2013. godine.³

MLC konvencija znači konsolidaciju i modernizaciju standarda definiranih u 68 postojećih konvencija (37)⁴ i preporuka (31) ranije usvojenih u okrilju MOR-a. Ne donoseći nove bitno drugačije zahtjeve, ali kroz propisane obveze država zastave i inspekcije država luke *Konvencija* omogućava učinkovitiju primjenu propisanih standarda u odnosu na dotadašnje konvencije MOR-a. Tijela država članica mogu pregledavati u svojim lukama uvjete rada i na brodovima država koje nisu ratificirale *Konvenciju*, što je doprinijelo relativno brzom stupanju na snagu *MLC konvencije*.⁵

MLC konvencija strukturirana je slično praksi koju koristi Međunarodna pomorska organizacija (u daljnjem tekstu i: IMO) za svoje instrumente, a to je objedinjavanje obvezujućih normi i preporuka u jedan akt. *MLC konvenciju* čine, uz preambulu, Članci, Pravila i Kodeks. Pravila i Kodeks podijeljeni su u pet poglavlja: *Najmanji zahtjevi za rad pomoraca na brodu*, *Uvjeti zaposlenja*, *Prostorije za smještaj i odmor, prehrana i posluživanje hrane*, *Zaštita zdravlja, zdravstvena skrb, socijalna skrb i sigurnost* te *Udovoljavanje i provedba*.⁶

¹ Marinko Đ. Učur, *Radnopравni status pomoraca*, Pravni fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2003., str. 2.

² Na Konferenciji je sudjelovalo 104 delegata država članica MOR-a uključujući i izaslanstvo Republike Hrvatske.

³ Ranka Petrinović – Ivana Lovrić, *Osiguranje pomoraca prema novoj konvenciji o radu pomoraca*, PPP, god. 54 (2015), 169, str. 145-170., str. 146.

⁴ *MLC konvencijom* nisu obuhvaćene *Konvencija br. 71 o mirovinama pomoraca iz 1946.* te *Konvencija br. 108 o nacionalnim ispravama pomoraca iz 1958.*

⁵ Ranka Petrinović – Ivana Lovrić, *Osiguranje pomoraca prema novoj konvenciji o radu pomoraca*, op. cit., str. 147.

⁶ Ranka Petrinović – Ivana Lovrić, *Novo pravo o pravu pomoraca za slučaj napuštanja i repatrijacije*, Zbornik radova 1. Međunarodne znanstvene konferencije pomorskog prava – IŠCML 2016, str. 276.-308., str. 283.

Svaka članica mora osigurati da brodovi koji plove pod njezinom zastavom imaju *Svjedodžbu o radu pomoraca* i *Deklaraciju o zadovoljavanju uvjeta rada pomoraca*. Svjedodžbe o poštivanju uvjeta rada prema *Konvenciji* izdaje država zastave broda. Država zastave je obvezna obavljati nadzor nad brodovima svoje državne pripadnosti i temeljem toga izdati brodovima svjedodžbe, dok država luke ima pravo i obvezu inspekcijskog nadzora na način da provjerava ima li brod odgovarajuću svjedodžbu te jesu li uvjeti na brodu u skladu s odredbama *MLC konvencije*. Ukoliko brod ne udovoljava spomenutim uvjetima, država luke ima pravo zaustaviti brod. Inspekcijski nadzor države luke odnosi se na sve brodove preko 500 bruto tona bez obzira na to je li njihova država ratificirala *Konvenciju*.⁷

Inspekcijski nadzor stranih brodova u lukama država Europske unije provodi se u skladu s odredbama *Pariškog memoranduma o suglasnosti o nadzoru države luke* usvojenim 1982. godine koji je više puta mijenjan i dopunjavan. Sve države potpisnice *Pariškog memoranduma* (27 država uključujući i Hrvatsku)⁸ su se obvezale održavati djelotvoran sustav nadzora kontrole brodova koji uplovljavaju u njihove luke, kako bi postigli da svi brodovi udovolje standardima brojnih međunarodnih konvencija o sigurnosti plovidbe, zaštite morskog okoliša te radnih i životnih uvjeta pomoraca.

Sustav nadzora brodova u lukama država *Pariškog memoranduma* ima za cilj smanjiti broj nedostataka na brodovima vezanih uz radne uvjete pomoraca propisane *MLC konvencijom*. U radu se posebno prikazuju i analiziraju statistički podatci o vrstama i broju nedostataka na stranim brodovima koji su nastali kršenjem odredbi *MLC konvencije* kao i njihovom udjelu u odnosu na broj svih utvrđenih nedostataka tijekom inspekcija stranih brodova u lukama država *Pariškog memoranduma* u šestogodišnjem razdoblju (2014. do 2019.).⁹

2. KONVENCIJA O RADU POMORACA, 2006.

2.1. Stupanje na snagu

Pomorcima je, kao posebnoj kategoriji zaposlenika, mjesto rada ujedno i mjesto življenja te im se uvjeti života i rada umnogome razlikuju od uvjeta posloprimaca u drugim gospodarskim djelatnostima koje se obavljaju na kopnu. Upravo ti specifični uvjeti doveli su do toga da je najveći broj konvencija MOR-a donesen u vezi rada pomoraca. Putem Zajedničkog pomorskog odjela i posebnih

⁷ Ibidem, str. 284.

⁸ Države *Pariškog memoranduma* su: Belgija, Bugarska, Cipar, Danska, Estonija, Finska, Francuska, Grčka, Hrvatska, Irska, Island, Italija, Kanada, Latvija, Litva, Malta, Nizozemska, Norveška, Njemačka, Poljska, Portugal, Rumunjska, Rusija, Slovenija, Španjolska, Švedska i Velika Britanija.

⁹ *The Paris Memorandum of Understanding on Port State Control*, Port State Control Annual Report 2014., 2015., 2016., 2017., 2018., 2019.

pomorskih sjednica Međunarodne skupštine rada¹⁰ u okviru MOR-a usvojen je velik broj konvencija i preporuka o uređenju radnih odnosa pomoraca (uvjeta rada). Nacrte konvencija izglasava Međunarodna skupština rada, a tekst obvezuje državu kada ga ratificira i o tome obavijesti odgovarajuća tijela MOR-a.¹¹

U većini zakonodavstava koja uređuju radne odnose pomoraca, utvrđivanje prava i obveza pomoraca izuzeto je od isključive autonomije volje stranaka u individualnim ugovorima o radu. U većoj mjeri ti su odnosi regulirani pretežno imperativnim pravnim normama iskazanima u zakonima, a kako pomorska djelatnost ima i međunarodni karakter, radni odnosi, a time i ugovor o radu pomoraca, regulirani su konvencijama¹² i preporukama MOR-a.¹³

¹⁰ Uz Upravno vijeće i Međunarodni ured rada predstavlja glavno stalno tijelo MOR-a.

¹¹ Ranka Petrinović – Ivana Lovrić, *Novo pravo o pravu pomoraca za slučaj napuštanja i repatrijacije*, op. cit., str. 280.

¹² Konvencija br. 7 o minimumu godina za prijam djece na pomorske radove, iz 1920.; Konvencija br. 8 o naknadi za nezaposlenost zbog brodoloma, iz 1920.; Konvencija br. 9 o zapošljavanju pomoraca, iz 1920.; Konvencija br. 15 o minimumu godina starosti za prijam mladića na rad na poslovima skladištara i ložaca na brodovima iz 1921.; Konvencija br. 16 o obvezatnom liječničkom pregledu djece i mladića prije zaposlenja na brodovima iz 1921.; Konvencija br. 21 o pojednostavljenju inspekcije emigranata na brodovima iz 1926.; Konvencija br. 22 o ugovoru o najmu pomoraca iz 1926.; Konvencija br. 23 o repatrijaciji pomoraca iz 1926.; Konvencija br. 27 o označavanju težine na velikim koletima koja se prevoze brodom iz 1929.; Konvencija br. 32 o zaštiti radnika zaposlenih na utovaru i istovaru brodova protiv nesretnih slučajeva iz 1932.; Konvencija br. 53 o minimumu stručne sposobnosti zapovjednika i časnika trgovačke pomoracije iz 1936.; Konvencija br. 54 o godišnjem odmoru pomoraca iz 1936.; Konvencija br. 55 o obvezama brodovlasnika u slučaju bolesti, nesreće na poslu i smrti pomoraca iz 1936.; Konvencija br. 56 o bolesničkom osiguranju pomoraca iz 1936.; Konvencija br. 57 o radnom vremenu na brodovima i brojačnom stanju posade iz 1936.; Konvencija br. 58 o utvrđivanju minimuma godina za prijam djece na pomorske radove (revidirana), iz 1936.; Konvencija br. 68 o ishrani i sluzenju hrane na brodovima iz 1946.; Konvencija br. 69 o diplomama o stručnoj sposobnosti brodskih kuhara iz 1946.; Konvencija br. 70 o socijalnom osiguranju pomoraca iz 1946.; Konvencija br. 71 o mirovinama pomoraca iz 1946.; Konvencija br. 72 o godišnjem odmoru pomoraca iz 1946.; Konvencija br. 73 o liječničkom pregledu pomoraca (revidirana) iz 1946.; Konvencija br. 74 o svjedodžbama o sposobnosti kvalificiranog pomoraca iz 1946.; Konvencija br. 75 o smještaju posade na brodovima iz 1946.; Konvencija br. 76 o nadnicama, radnom vremenom i broju članova posade na brodovima iz 1946.; Konvencija br. 91 o plaćenom godišnjem odmoru pomoraca (revidirana) iz 1949.; Konvencija br. 92 o smještaju posade na brodovima (revidirana) iz 1949.; Konvencija br. 108 o nacionalnim ispravama pomoraca iz 1958.; Konvencija br. 109 o plaćama, radnom vremenu na brodu i brojačnom stanju posade (revidirana) iz 1958.; Konvencija br. 112 o minimalnim godinama starosti za prijam djece na ribarske poslove iz 1959.; Konvencija br. 113 koja se odnosi na liječničko uvjerenje o sposobnosti za rad na pomorskim ribarskim brodovima iz 1959.; Konvencija br. 114 o ugovoru o zapošljavanju ribara iz 1959.; Konvencija br. 125 o svjedodžbama o sposobnosti ribara iz 1966.; Konvencija br. 126 o smještaju posade na ribarskim brodovima iz 1966.; Konvencija br. 133 o smještaju članova posade na brodovima (dodatne odredbe) iz 1970.; Konvencija br. 134 o zaštiti pomoraca od nesreće iz 1970.; Konvencija br. 137 o socijalnim reperkusijama novih metoda rukovanja teretom na dokovima iz 1973.; Konvencija br. 145 o kontinuitetu zapošljavanju pomoraca iz 1976.; Konvencija br. 146 o plaćenom godišnjem odmoru pomoraca iz 1976.; Konvencija br. 147 o o minimalnim standardima na trgovačkim brodovima iz 1976.; Konvencija br. 152 o zaštiti na radu i zdravstvu lučkih radnika iz 1979.; Konvencija br. 166 o repatrijaciji pomoraca (revidirana) iz 1987.; Konvencija br. 164 o zdravstvenoj zaštiti i pružanju medicinskih usluga pomorcima iz 1987.; Konvencija br. 165 o socijalnom osiguranju pomoraca (revidirana) iz 1987.; Konvencija br. 178 o inspekciji rada u pomorstvu, 1996.; Konvencija br. 179 o zapošljavanju pomoraca, 1996.; Konvencija br. 180 o radnom vremenu i brojnom stanju posade na brodovima, 1996.; Konvencija br. 185 o identifikacijskim dokumentima pomoraca (revidirana), 2003.; Konvencija br. 186 o radu pomoraca, 2006.; Konvencija br. 188 o radu na ribarskim brodovima, 2007.

¹³ Andrijana Bilić – Boris Buklijaš, *Međunarodno radno pravo (uz poseban osvrt na Međunarodnu organizaciju rada)*, Sveučilište u Splitu, Pravni fakultet, Split, 2006., str. 107.

MOR ne raspolaze sredstvima kojima bi države članice primorala na ratifikaciju konvencija. Međutim, redoviti sastanci i savjetovanja tripartitne delegacije svake države članice¹⁴ predstavljaju forum za raspravu, pregovaranja i pritisak, koji mogu promovirati promjene koje bi polučila određena regulativa, odnosno njeno prihvaćanje ratifikacijom.¹⁵

Dobro organizirani sindikati i institucije nacionalnog kolektivnog pregovaranja središnji su dio sustava regulacije tržišta rada u tradicionalnim pomorskim državama.¹⁶ Sindikati tih država i dalje imaju važnu ulogu na globalnom tržištu rada. Mnogi od njih na to tržište utječu kroz svoje članstvo u Međunarodnoj federaciji transportnih radnika (engl. *International Transport Workers' Federation – ITF*), te kroz pregovaranje o uvjetima rada i plaćama pomoraca koji rade na brodovima različitim od njihove državne pripadnosti.¹⁷

Izniman uspjeh po pitanju radnopравниh odnosa u pomorstvu, svakako je donošenje *MLC konvencija* 2006. godine u Ženevi koja je stupila na snagu 2013. godine.¹⁸ Cilj odredbi *Konvencije* je daljnje poboljšanje statusa tj. radnih, životnih i socijalnih prava pomoraca. Njene odredbe osiguravaju cjelovitu zaštitu osnovnih prava svih pomoraca bez obzira na njihovu nacionalnost ili državu pod čijom zastavom plovi brod. Zbog svoje važnosti za pomorce *Konvencija* je nazvana četvrtim stupom kvalitetnog brodarstva uz najvažnije instrumente IMO-a: SOLAS¹⁹, MARPOL²⁰ i STCW konvenciju²¹. Nazivaju je i *Poveljom o radu pomoraca*. U skladu s nomenklaturom MOR-a, *Konvencija o radu pomoraca*

¹⁴ Tripartitnu delegaciju svake države čine predstavnici vlade, sindikata pomoraca i brodovlasnika.

¹⁵ Andrijana Bilić – Boris Buklijaš, *Međunarodno radno pravo*, op. cit., str. 108.

¹⁶ Važeći *Nacionalni kolektivni ugovor za hrvatske pomorce u međunarodnoj plovidbi* (2019. – 2020.) zaključen između Hrvatske udruge brodarara *Mare nostrum* i Sindikata pomoraca Hrvatske, člana Međunarodne federacije transportnih radnika (ITF) na snazi je do 31. prosinca 2020. Osnovno obilježje hrvatskih kolektivnih ugovora za pomorce je normativan karakter, a sastoji se od pravnih pravila za uvjete života i rada te radnopравниog i socijalnopравниog odnosa u djelatnosti pomorstva s ugovornim strankama Sindikata pomoraca Hrvatske i Udruge poslodavaca (brodarara) u međunarodnoj pomorskoj plovidbi. Odredbe ugovora moraju biti u skladu s konvencijama MOR-a, preporukama ITF i domaćim zakonodavstvom. Axel Luttenberger, *Pomorsko upravno pravo*, Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2005., str. 156.

¹⁷ Andrijana Bilić – Boris Buklijaš, *Međunarodno radno pravo*, op. cit., str. 109.

¹⁸ U *MLC konvenciji* propisano je da će stupiti na snagu dvanaest mjeseci nakon što je ratificira 30 država, ali pod uvjetom da te države čine najmanje 33% svjetske bruto tonaže. Budući da su ti uvjeti ispunjeni 2012. godine, *Konvencija* je stupila na snagu u kolovozu 2013. godine.

¹⁹ *Međunarodna konvencija o zaštiti ljudskih života na moru*, 1974. (SOLAS 74).

²⁰ *Međunarodna konvencija o sprječavanju onečišćenja mora s brodova*, 1973. i *Protokol* 1978. (MARPOL 73/78).

²¹ *Međunarodna konvencija o standardima za obuku, izdavanju svjedodžbi i obavljanju straže pomoraca*, 1978./1995. (STCW 1978/1995).

nosi oznaku ILO 186.²² Do sada ju je ratificiralo 97 država s preko 90% ukupne svjetske bruto tonaže, uključujući i većinu država Europske unije.²³

Republika Hrvatska ratificirala je *MLC konvenciju* u veljači 2010. godine te je svoje nacionalno zakonodavstvo uskladila s njenim odredbama kao i s *Direktivom 2009/13/EU* od 16. veljače 2009. godine, kojom se primjenjuje *Sporazum o Konvenciji o radu pomoraca 2006.*, zaključen između Udruženja brodovlasnika Europske zajednice (u daljnjem tekstu: ECSA) i Europske federacije transportnih radnika (u daljnjem tekstu: ETF).²⁴

2.2. Struktura *MLC konvencije*

MLC konvencija strukturirana je slično praksi koju koristi IMO za svoje međunarodne ugovore, a to je objedinjavanje obvezujućih normi i preporuka u jedan akt. *MLC konvenciju* čine, uz preambulu, Članci, Pravila i Kodeks. Članci i Pravila sadrže temeljna prava i načela kao i temeljne obveze članica *Konvencije*, dok Kodeks sadrži pojedinosti u vezi primjene Pravila. Dio A

²² Ranka Petrinović – Ivana Lovrić, *Osiguranje pomoraca prema novoj konvenciji o radu pomoraca*, op. cit., str. 146.

²³ *Konvenciju* je ratificiralo 97 država s preko 90% svjetske bruto tonaže: Albanija, Alžir, Antigva i Barbuda, Argentina, Australija, Bahami, Bangladeš, Barbados, Belgija, Belize, Benin, Bosna i Hercegovina, Bugarska, Brazil, Cipar, Crna Gora, Čile, Danska, Džibuti, Estonija, Etiopija, Fidži, Filipini, Finska, Francuska, Gabon, Gambija, Gana, Grčka, Grenada, Honduras, Hrvatska, Indija, Indonezija, Iran, Irska, Island, Italija, Jamajka, Japan, Jordan, Južna Afrika, Južna Koreja, Kanada, Kenija, Kina, Kiribati, Kongo, Kukovi Otoci, Latvija, Libanon, Liberija, Litva, Luxemburg, Mađarska, Malezija, Maldivi, Malta, Maroko, Maršalski Otoci, Mauricijus, Mianmar, Mongolija, Nikaragva, Nigerija, Nizozemska, Norveška, Novi Zeland, Njemačka, Palau, Panama, Poljska, Portugal, Rumunjska, Rusija, Samoa, Sejšeli, Senegal, Singapur, Slovačka, Slovenija, Srbija, Sudan, Sveti Kristofor i Nevis, Sveti Vincent i Grenadini, Španjolska, Sri Lanka, Švedska, Švicarska, Tajland, Tanzanija, Togo, Tunis, Tuvalu, Velika Britanija, Vjetnam, Zelenoortski otoci. Konvenciju su ubrzo nakon potpisivanja ratificirali Bahami, Norveška, Liberija, Maršalski Otoci i Panama što je obuhvatilo 43% svjetske bruto tonaže tako da je uvjet od 33% svjetske tonaže bio zadovoljen prije potrebnog broja ratifikacija. Vidi www.ilo.org (posjećeno 5. srpnja 2020.)

²⁴ Usvajanjem *Konvencije o radu pomoraca 2006.* godine Europska unija je donijela preporuku svojim državama članicama da do kraja 2010. godine ratificiraju *Konvenciju*. Riječ je o Odluci Vijeća EU 2007/431/EC, donesenoj 7. lipnja 2007. godine, kojom se od država članica EU zahtijeva ratificiranje *Konvencije o radu pomoraca* najkasnije do 31. prosinca 2010. godine kako bi se ispunio uvjet o broju država te kako bi ova *Konvencija* stupila na snagu najkasnije 31. prosinca 2011. godine. Između socijalnih partnera Udruge brodovlasnika Europske unije (ECSA) i Europske federacije transportnih radnika (ETF) sklopljen je 19. svibnja 2008. godine *Sporazum o Konvenciji o radu pomoraca iz 2006.* koji je nastojao potaknuti pojedine države članice EU da ne odgađaju pristupanje *MLC Konvenciji* budući da se njenim odredbama ima za cilj stvoriti, na globalnoj razini, jednake tržišne uvjete u cijeloj pomorskoj industriji. Pravni temelj za provedbu ovog *Sporazuma* jest *Direktiva 2009/13/EZ*, donesena 16. veljače 2009. godine, kojom se provodi *Sporazum* sklopljen između ECSA i ETF o Konvenciji o radu pomoraca iz 2006., te kojom se mijenja *Direktiva 1999/63/EZ* donesena 21. lipnja 1999. o provedbi *Sporazuma* koji su sklopili ECSA i ETF o izmjeni *Direktive 2009/13/EZ* u skladu s izmjenama iz 2014. *Konvencije o radu pomoraca iz 2006.* koje je Međunarodna konferencija rada odobrila 11. lipnja 2014. (SL L 22, 26. 1. 2018.). Opširnije vidi: Mía Šarić – Željka Primorac, *Repatrijacija pomoraca prema odredbama zakona o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika iz 2011. god.*, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, god. 49 (2012), br. 1 (103), str. 123.-137., str. 124.

Kodeksa (Standardi) je obvezujući, a dio B (Smjernice) sadrži preporuke koje bi države članice trebale uzeti u obzir kod donošenja nacionalnih propisa kojima se implementira *Konvencija*. Pravila i Kodeks podijeljeni su u pet poglavlja.²⁵

Prvo poglavlje pod nazivom *Najmanji zahtjevi za rad pomoraca na brodu* sadrže odredbe o najnižoj starosnoj dobi za rad na brodu, o zdravstvenoj svjedodžbi, kvalifikacijama pomoraca te o postupku njihovog zapošljavanja.²⁶

Drugo poglavlje *Uvjeti zaposlenja* propisuje zahtjeve u vezi ugovora o zaposlenju pomoraca i njihovim plaćama, radnog vremena, odmora i godišnjeg odmora, repatrijacije, naknade u slučaju gubitka ili potonuća broda, najmanjeg broja članova posade, mogućnosti napredovanja u zvanju i stručnog usavršavanja.²⁷

Treće poglavlje *Prostorije za smještaj i odmor, prehrana i posluživanje hrane* sadrži detaljne zahtjeve o prostorijama za smještaj i odmor na brodu (ventilacija, grijanje, rasvjeta, spavaonice, blagovaonice, sanitarne prostorije, prostor za medicinsku skrb, prostorije za odmor, posjete na brodu i slično) te zahtjeve o prehrani i posluživanju hrane.²⁸

U četvrtom poglavlju pod nazivom *Zaštita zdravlja, zdravstvena skrb, socijalna skrb i sigurnost* propisane su norme za zaštitu zdravlja, zdravstvenu skrb pomoraca na brodu i kopnu, odgovornost brodovlasnika za posljedice bolesti ili nezgoda na radu, sprječavanje nezgoda te socijalnu zaštitu.²⁹

Posljednje, peto poglavlje pod naslovom *Udovoljavanje i provedba* sadrži propise o odgovornosti države zastave, države luke koju brod dotiče te odgovornost države koja opskrbljuje tržište radnom snagom.³⁰

Između članaka i poglavlja nalazi se bilješka o tumačenju Pravila i Kodeksa koja nije dio *Konvencije*, nego je namijenjena kao opća uputa o *Konvenciji*.

Svaka članica mora osigurati da brodovi koji plovo pod njezinom zastavom imaju *Svjedodžbu o radu pomoraca* i *Deklaraciju o zadovoljavanju uvjeta rada pomoraca*. Svjedodžbe (*certifikate*) o poštivanju uvjeta rada prema *Konvenciji* izdaje država zastave broda. Država zastave je obvezna obavljati nadzor nad brodovima svoje državne pripadnosti, dok država luke ima pravo inspeksijskog nadzora na način da provjerava ima li brod odgovarajuću svjedodžbu te jesu li

²⁵ *Konvencija o radu pomoraca*, Narodne novine, Međunarodni ugovori, br. 11/09; *Konvencija o radu pomoraca*, Pomorski glasnik, MMTPR, 2006. Svako poglavlje sadrži skupinu odredbi koje se odnose na posebno pravo ili načelo (ili provedbena mjera u Poglavlju 5.) koje su povezane brojevima. Prva skupina u Poglavlju 1., na primjer, sastoji se od Pravila 1.1., Standarda A1.1 i Smjernice B 1.1 koji se odnose na najmanju dob.

²⁶ *Konvencija o radu pomoraca*, Pomorski glasnik, 2006., str. 24.

²⁷ Ibidem, str. 32.

²⁸ Ibidem, str. 49.

²⁹ Ibidem, str. 63.

³⁰ Ibidem, str. 83.

uvjeti na brodu u skladu s odredbama *Konvencije*. Ukoliko brod ne udovoljava spomenutim uvjetima, država luke ima pravo zaustaviti brod. Inspekcijski nadzor države luke odnosi se na sve brodove preko 500 bruto tona bez obzira na to je li njihova država ratificirala *Konvenciju*.³¹

2.3. Izmijene i dopune *MLC konvencije*

Mogućnost izmjena i poboljšanja odredbi inkorporirana je u samu strukturu *MLC konvencije* iz razloga što je to prvi takav akt koji regulira sveobuhvatno rad i prava u pomorskoj struci na globalnoj razini, te stoga što ne obuhvaća prava i obveze samo jedne uključene strane (pomorca), već je tripartitan pa uključuje još poslodavce ali i same države.

Članci i Pravila mogu se izmijeniti i dopuniti samo na međunarodnoj konferenciji prema članku 19. Ustava MOR-a i članku XIV. *MLC konvencije*. Međutim, Kodeks se može izmijeniti pojednostavljenim postupkom utvrđenim u članku XV. *Konvencije*. Budući da se Kodeks odnosi na detaljniju primjenu, njegove izmjene i dopune moraju ostati unutar općeg okvira Članaka i Pravila.

Na 103. Međunarodnoj skupštini rada 11. lipnja 2014. godine usvojene su *Izmjene i dopune Kodeksa MLC konvencije* (u daljnjem tekstu: *Izmjene i dopune MLC, 2014.*) koje su stupile na snagu 18. siječnja 2017. godine. Sve države koje su ratificirale *MLC konvenciju* moraju usvojiti *Izmjene i dopune*, osim ako 40% država potpisnica *Konvencije* odbaci nove odredbe u pisanom obliku. Samo jedan od 470 delegata glasovao je protiv. Nove odredbe iz 2014. godine odnose se na zaštitu napuštenih pomoraca i onih koji su ozlijeđeni u nezgodama na radu.

Naime, veliki značaj *MLC konvencije*, između ostalog, je i taj što je propisala sustav zaštite pomoraca putem instituta financijskog jamstva (osiguranja), koji osigurava pomorcima efikasniji način ostvarivanja svojih prava. Tako je odredbama *Konvencije* propisano obvezno financijsko jamstvo (*financial security*) koje je brodovlasnik³² dužan pribaviti radi pokrića troškova repatrijacije³³

³¹ Ranka Petrinović – Ivana Lovrić, *Osiguranje pomoraca prema novoj konvenciji o radu pomoraca*, op. cit., str. 150.

³² Prema *MLC konvenciji brodovlasnik* je vlasnik broda ili druga organizacija ili osoba, kao što su kompanija, agent, zakupoprimac broda bez posade, koji su preuzeli odgovornost za rad broda od vlasnika i koji su, preuzimajući takvu odgovornost, suglasni preuzeti dužnosti i odgovornosti brodovlasnika u skladu s *MLC konvencijom*, bez obzira ispunjava li neka druga organizacija ili osoba određene dužnosti ili obveze u ime brodovlasnika.

³³ Pod *repatrijacijom* se podrazumijeva dužnost brodar da *pomorcu* osigura povratak u mjesto njegova prebivališta, ako on za trajanja, odnosno nakon prestanka službe na brodu bude iskrcan s broda izvan njegove luke ukrcavanja. Brodar će biti dužan izvršiti ovu zakonom propisanu dužnost tek u slučaju ako pomorac za vrijeme trajanja radnog odnosa ili nakon prestanka radnog odnosa bude iskrcan s broda izvan njegove luke ukrcavanja. Opširnije vidi: Mia Šarić – Željka Primorac, *Repatrijacija pomoraca prema odredbama zakona o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika iz 2011. god.*, op. cit., str. 128-129.

(Standard A 2.5) i naknade u slučaju smrti ili dugotrajne nesposobnosti pomoraca zbog nezgode na radu, bolesti ili opasnosti (Standard A 4.2).³⁴

Izmjene i dopune usvojene su zbog nedovoljno preciznih odredbi o financijskom jamstvu što je otvorilo brojna pitanja, među kojima je pravna narav osiguranja, izdavanje jamstva, izravna tužba, uloga P.&I. osiguranja u ispunjavanju odredbi *MLC konvencije* i dr.³⁵ *Izmjenama i dopunama* iz 2014. u okviru odredbi o repatrijaciji prvi put u povijesti pomorstva položaj napuštenih pomoraca (engl. *abandoned seafarers*) i njihova financijska potraživanja reguliran je kroz obvezujuće međunarodno zakonodavstvo.³⁶

Uslijedile su daljnje *Izmjene i dopune* 2016. godine (eliminiranje uznemiravanja i zlostavljanja na brodu) te najnovije 2018. godine koje će stupiti na snagu do kraja 2020. godine, a reguliraju plaće i pravo na repatrijaciju za vrijeme otmice pomorca (od strane pirata i sl.). Iz navednog je vidljivo kako je proces poboljšanja životnih i radnih uvjeta pomoraca putem izmjena i dopuna *MLC konvencije* (u okviru posebnog tripartitnog odbora) aktivan te će se uspješno nastaviti i u budućnosti budući da je novi sastanak Odbora zakazan za travanj 2021. godine u Ženevi.³⁷

2.4. Primjena *MLC konvencije* u Republici Hrvatskoj

MLC konvencija ostavila je nacionalnim zakonodavstvima da u duhu svog pravnog i političkog sustava urede radni i socijalni položaj pomoraca, a pri tom da zadovolje najviše standarde koje je postavila sama *Konvencija*.³⁸ Republika Hrvatska ratificirala je *MLC konvenciju* u veljači 2010. godine te je svoje nacionalno zakonodavstvo uskladila s njenim odredbama.³⁹ Rješenja *Konvencije* hrvatski je zakonodavac implementirao u izmjenama i dopunama *Pomorskog zakonika* iz 2011. godine (u daljnjem tekstu: *Izmjene i dopune* iz 2011.).⁴⁰

³⁴ Ranka Petrinović – Ivana Lovrić, *Osiguranje pomoraca prema novoj Konvenciji o radu pomoraca*, op. cit., str. 163.

³⁵ Jennifeer Lavelle, *The Maritime Labour Convention 2006*, Chapter 5, Johanna Hjalmarsson, *Crewing insurance under the Maritime Labour Convention*, Informa Law from Routledge, Oxon, 2014., str. 95-116.

³⁶ Opširnije vidi: Ranka Petrinović, Ivana Lovrić, Trpimir Perkušić, *The Role of P&I Insurance in Implementing the Amendments to the MLC 2014*, *Transactions on Maritime Science*, 6 (2017), 1; 39-47.

³⁷ www.ilo.org (posjećeno 12. srpnja 2020.)

³⁸ Ranka Petrinović – Ivana Lovrić, *Osiguranje pomoraca prema novoj Konvenciji o radu pomoraca*, op. cit., str. 151.

³⁹ *Zakon o potvrđivanju Konvencije o radu pomoraca*, Narodne novine, Međunarodni ugovori br. 11/09.

⁴⁰ *Zakon o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika*, Narodne novine br. 6/11. Opširnije vidi: Ranka Petrinović – Ivana Lovrić, *Novo pravo o pravu pomoraca za slučaj napuštanja i repatrijacije*, op. cit., str. 285.

Izmjene i dopune iz 2011. u tekst dotadašnjeg *Pomorskog zakonika* ugrađuju pojedine odredbe koje, među ostalim, omogućuju provedbu Pravila i Standarda *MLC konvencije* vezano za repatrijaciju (Propis 2.5). Na taj način su izmijenjeni i dopunjeni članci 138.⁴¹ i 139.⁴² *Pomorskog zakonika* te dodani novi – 139. a⁴³ i 1016. c u *Izmjene i dopune* iz 2011.

Prema *Pomorskom zakoniku* za štetu nastalu zbog tjelesne ozljede ili smrti pomorca ili zbog narušenja zdravlja koju pomorac pretrpi *na radu ili u vezi s radom* na brodu, odgovara brodar ako ne dokaže da je šteta nastala bez njegove krivnje.⁴⁴ Zakonska rješenja o odgovornosti brodara za smrt i tjelesne ozljede pomoraca temelje se na pretpostavljenoj krivnji (kao općem načelu) ili na objektivnoj odgovornosti (u posebnim slučajevima⁴⁵). Nadalje, odredbama o osiguranju odgovornosti *Pomorskog zakonika* propisano je pravo pomoraca kao treće osobe na izravnu tužbu prema pomorskom osiguratelju od odgovornosti za njihove tražbine zbog smrti, tjelesne ozljede ili narušavanja zdravlja.⁴⁶

Prema izmjenama i dopunama *Pomorskog zakonika* iz 2013. godine⁴⁷ ministar zadužen za poslove pomorstva obvezao se donijeti propis kojim će se detaljnije

⁴¹ Ibidem, u članku 138. iza stavka 1. dodaju se stavci 2. i 3.:

- (2) *Troškove povratnog putovanja iz stavka 1. ovog članka brodar ne smije naplatiti od člana posade broda u obliku predujma na početku zaposlenja ili iz plaća koje je dužan isplatiti članu posade broda, osim u slučaju težih povreda obveza iz ugovora o radu od strane člana posade broda.*
- (3) *Ako brodar ne izvrši povrat iznosa plaćenog za troškove povratnog putovanja člana posade iz stavka 1. ovoga članka, uzimajući u obzir važeće međunarodne standarde, može se odrediti mjera zadržavanja brodova tog brodara.*

⁴² Ibidem, članak 139., stavak 3. mijenja se i glasi: *Trškovi povratnog putovanja člana posade broda obuhvaćaju troškove za smještaj, kao i prijevoz, plaću i dodatke na plaću od trenutka kada je član posade iskrcan s broda do njegova povratka u mjesto prebivališta, te potrebno liječenje dok član posade broda nije zdravstveno sposoban za povratno putovanje.*

⁴³ Ibidem, članak 139.a glasi:

- (1) *Brodar će održavati na snazi osiguranje ili drugo financijsko jamstvo radi pokrića troškova povratnog putovanja članova posade broda.*
- (2) *Brodar će osigurati da članovima posade na svim brodovima budu dostupne odgovarajuće odredbe važećih propisa koje se odnose na prava člana posade vezano za povratno putovanje.*
- (3) *Odredbe važećih propisa iz stavka 2. ovoga članka moraju biti dostupne na radnom jeziku broda te na engleskom jeziku.*

⁴⁴ *Pomorski zakonik*, članak 145., stavak 1.: *Za takve štete odgovornost je solidarna i uključuje brodara, poslovođu, kompaniju i poslodavca.*

⁴⁵ Ibidem, članak 145., stavak 2. (šteta nastala od od opasne stvari ili djelatnosti i šteta koju član posade broda pretrpi na radu ili u vezi s radom na brodu zbog nepostojanja uvjeta za siguran rad).

⁴⁶ Ibidem, članak 743., stavak 2. glasi: *Kada je to posebno propisano, kao u slučaju za smrt i tjelesnu ozljedu člana posade broda i narušavanja zdravlja člana posade, oštećenik može zahtijevati neposredno od osiguratelja naknadu štete koju je pretrpio događajem za koji odgovara osigurani, ali najviše do iznosa osigurateljeve obveze. Za ugovore o pomorskom osiguranju izravna je tužba predviđena samo u dva slučaja: u obveznim osiguranjima i za tražbine članova posade broda zbog smrti, tjelesne ozljede ili narušena zdravlja. Opširnije o tome vidi: Ranka Petrinović – Ivana Lovrić, *Osiguranje pomoraca prema novoj Konvenciji o radu pomoraca*, op. cit., str. 152.; Drago Pavić, *Pravni položaj oštećenika u pravnom odnosu iz osiguranja od odgovornosti*, Svijet osiguranja, br. 3/2000.*

⁴⁷ *Zakon o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika*, Narodne novine br. 56/13, članak 125., stavak 5.

urediti način primjene *MLC konvencije* i pri tom otkloniti sve dvojbe oko nedovoljno preciznih odredbi *Konvencije* o financijskom jamstvu. Na temelju članka 125. stavak 5. *Pomorskog zakonika* ministar je donio 13. prosinca 2016. *Pravilnik o primjeni Konvencije o radu pomoraca iz 2006. godine* (u daljnjem tekstu: *Pravilnik o primjeni MLC konvencije* ili *Pravilnik*)⁴⁸ koji je stupio na snagu 18. siječnja 2017. godine, istovremeno s *Izmjenama i dopunama MLC*, s kojima je usklađen.

Pravilnikom je detaljno regulirano financijsko jamstvo sukladno *Izmjenama i dopunama MLC konvencije iz 2014.* u slučaju napuštenih pomoraca i ugovornog potraživanja. Prema tom *Pravilniku* brodar je dužan održavati na snazi osiguranje ili drugo financijsko jamstvo za pomoć pomorcima u slučaju njihovog napuštanja te za pokriće troškova ugovornih potraživanja pomoraca. *Ugovorno potraživanje* je potraživanje koje se odnosi na smrt ili dugotrajnu invalidnost pomorca nastalu zbog ozljede na radu, bolesti ili u vezi s opasnom stvari ili opasnom djelatnošću, kako je to definirano nacionalnim zakonodavstvom, ugovorom o radu pomorca ili kolektivnim ugovorom.⁴⁹

Brodar će osigurati da se na brodu nalazi isprava⁵⁰ koju je izdao pružatelj osiguranja ili drugog financijskog jamstva, a kojom se potvrđuje da postoji održavano financijsko jamstvo. Takva isprava mora biti postavljen na vidljivom i pomorcima dostupnom mjestu na brodu i sadržavati potrebne informacije o brodu i brodaru te davatelju financijskog jamstva kao i razdoblju valjanosti financijskog jamstva. To uključuje i potvrdu pružatelja osiguranja ili drugog financijskog jamstva da financijsko jamstvo ispunjava zahtjeve Standarda A 2.5.2 *MLC konvencije*⁵¹, odnosno Standarda A 4.2.2.⁵²

Osiguranje ili drugo financijsko jamstvo koje pokriva napuštene pomorce, uključujući repatrijaciju i ugovorna potraživanja ne smije prestati prije kraja razdoblja valjanosti osiguranja ili drugog financijskog jamstva, osim ukoliko je pružatelj osiguranja ili drugog financijskog jamstva uputio prethodnu obavijest Ministarstvu mora, prometa i infrastrukture i to u roku od najmanje 30 dana prije dana prestanka osiguranja ili drugog financijskog jamstva. Brodar će o takvom prestanku osiguranja ili drugog financijskog jamstva u najkraćem mogućem roku izvijestiti pomorce koji se nalaze na tom brodu.⁵³

⁴⁸ *Pravilnik o primjeni Konvencije o radu pomoraca iz 2006. godine*, Narodne novine br. 122/16 i 42/19.

⁴⁹ Ibidem, članak 7., stavak 1. i 2.

⁵⁰ Isprava mora biti na engleskom jeziku ili uz njega mora biti priložen prijevod na engleski jezik.

⁵¹ *Pravilnik o primjeni Konvencije o radu pomoraca iz 2006. godine*, članak 5.

⁵² Ibidem, članak 8.

⁵³ Ibidem, članak 9.

2.5. Uloga P.&I. klubova u primijeni odredbi o financijskom jamstvu iz *MLC konvencija*

Međunarodno udruženje P.&I. klubova (engl. *International Group of P.&I. Clubs*; u daljnjem tekstu i: IG) uključuje trinaest zasebnih i međusobno nezavisnih glavnih P.&I. klubova.⁵⁴ Neki od klubova imaju povezana društva, a jedan klub ima podružnicu za reosiguranje. Svaki klub unutar grupe je neovisna, neprofitna udruga za uzajamno osiguranje koja svojim članovima, brodovlasnicima, brodarima i naručiteljima, pruža zaštitu od različitih oblika odgovornosti koje nastaju tijekom korištenja i iskorištavanja brodova. Klubovi unutar IG zajedno pružaju osiguranje od odgovornosti (zaštitu i odštetu) za oko 90% svjetske bruto tonaže.⁵⁵

P.&I. klubovi pokrivaju razne oblike odgovornosti svojih članova, uključujući odgovornost za gubitak života i tjelesne ozljede posade, putnika i drugih osoba na brodu, gubitak i oštećenje tereta, onečišćenje uljem i drugim opasnim tvarima, uklanjanje podrtine, sudar i oštećenje imovine. Klubovi također pružaju svojim članovima razne usluge poput obrade odštetnih zahtjeva za naknadama šteta, sprječavanje gubitka, daju im pravne savjete te često igraju vodeću ulogu u obradi pomorskih nezgoda.⁵⁶

Klubovi unutar grupacije međusobno surađuju, a potom grupacija surađuje s državama članicama *MLC konvencije* kako bi uspostavili zajednički pristup u primjeni odredbi same *Konvencije*, kao i u provođenju *Izmjena i dopuna MLC iz 2014. godine*. Kao što smo već naglasili *Izmjene i dopune MLC konvencije iz 2014.* imaju za cilj osigurati financijsku sigurnost pomoraca kroz odredbe o zaštiti napuštenih pomoraca kao i o zaštiti pomoraca ozlijeđenih u nezgodama na radu.⁵⁷

Svih trinaest klubova unutar Međunarodnog udruženja P.&I. klubova su se usuglasili da će svojim članovima pružiti pokriće prema *Izmjenama i dopunama*

⁵⁴ Glavni klubovi udruženi u Međunarodno udruženje P&I klubova su: *American Steamship Owners Mutual Protection and Indemnity Association, Inc; Assuranceforeningen Skuld; Gard P&I (Bermuda) Ltd; The Britannia Steam Ship Insurance Association Limited; The Japan Ship Owners' Mutual Protection & Indemnity Association; The London Steam-Ship Owners' Mutual Insurance Association Limited; The North of England Protecting & Indemnity Association Limited; The Shipowners' Mutual Protection & Indemnity Association (Luxembourg); The Standard Club Ltd; The Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Limited; Sveriges Ångfartygs Assurans Förening / The Swedish Club; United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association (Bermuda) Limited; The West of England Ship Owners Mutual Insurance Association (Luxembourg)*. Vidi <http://www.igpandi.org/article/list-principal-clubs> (posjećeno 11. srpnja 2020.)

⁵⁵ Ranka Petrinović – Ivana Lovrić, *Novo pravo o pravu pomoraca za slučaj napuštanja i repatrijacije*, op. cit., str. 295.

⁵⁶ Opširnije o P.&I. klubovima vidi: Steven Hazelwood – David Semark, *P&I. Clubs, Law and Practice*, London, 2010.; Drago Pavić, *Pomorsko osiguranje - pravo i praksa*, Književni krug, Split, 2012.

⁵⁷ Ranka Petrinović – Ivana Lovrić, *Novo pravo o pravu pomoraca za slučaj napuštanja i repatrijacije*, op. cit., str. 295.

MLC iz 2014. Dakle, klubovi će izdavati članovima svjedodžbe o financijskom osiguranju (engl. *MLC certification*) nakon što članovi (brodovlasnici, brodari) s klubom ugovore *Klauzulu o proširenju MLC odredbi* (engl. *MLC Extension Clause, 2016.*), koja će se dodati postojećim P.&I. pravilima.⁵⁸

Prema tome, u slučaju nastupa događaja pokrivenog *MLC konvencijom*, P.&I. klub će izravno pomorcu isplatiti naknadu u ime člana kluba.⁵⁹ Klub ima pravo regresa od člana za sve isplaćene iznose pomorcu, pod pretpostavkom da nove obveze prema *MLC konvenciji* nisu u suprotnosti s postojećim sporazumom o zajedničkom snošenju jako velikih šteta, proizašlih iz vrlo visokih rizika (engl. *pooling arrangements*).⁶⁰

Nadalje, svi IG klubovi su pristali sudjelovati u posebnoj, grupnoj sustavu reosiguranja (engl. *reinsurance arrangement*) za slučaj nastanka odgovornosti pojedinog kluba zbog neizvršenja novčanih obaveza člana, a koje je rezultiralo napuštanjem pomorca. Tržište reosiguranja je pozitivno reagiralo na prijedlog uspostave posebnog sustava reosiguranja P.&I. klubova te ga je provelo u praksi.⁶¹

Dakle, Međunarodno udruženje P.&I. klubova ponudilo je rješenje kojim od 18. siječnja 2017. godine brodari mogu dokazati postupanje u skladu s nadopunjenim odredbama *MLC konvencije* putem Svjedodžbe o financijskom osiguranju (*MLC certification*), a njihovi pomorci i države članice *MLC konvencije* su sigurni da je financijsko osiguranje i provedeno.

3. INSPEKCIJSKI NADZOR RADNIH I ŽIVOTNIH UVJETA POMORACA

Svaka članica *MLC konvencije* mora osigurati da brodovi koji plove pod njezinom zastavom imaju *Svjedodžbu o radu pomoraca* i *Deklaraciju o zadovoljavanju uvjeta rada pomoraca* te svjedodžbe o financijskom osiguranju koje

⁵⁸ Vidi https://www.londonpandi.com/_common/updateable/downloads/documents/5533.pdf. Svaki je P.&I. klub unutar Međunarodnog udruženja P. & I. klubova objavio u lipnju 2016. godine *Circular - Update on the Maritime Labour Convention (MLC)*. Cirkular je kod svih klubova istovjetnog sadržaja, a navodi da će klub članovima izdati Svjedodžbe o financijskom osiguranju koje će služiti kao dokaz o poštivanju izmijenjenih odredbi *MLC konvencije*.

⁵⁹ Opširnije o izravnoj tužbi pomoraca vidi: Ranka Petrinović – Ivana Lovrić, *Osiguranje pomoraca prema novoj Konvenciji o radu pomoraca*, op. cit., str. 156. – 163.

⁶⁰ *Sporazumom o zajedničkom snošenju visokih rizika (pooling arrangements)* klubova unutar Međunarodnog P.&I. udruženja su izričito definirani rizici koje će klubovi zajednički snositi, zatim koji su rizici isključeni iz pokrivača te u kojem će omjeru pojedini klub sudjelovati u snošenju šteta koje su nastale ostvarenjem rizika koji je obuhvaćen *Sporazumom*. *Sporazum o zajedničkom snošenju visokih rizika* je u interesu i samih članova kluba jer smanjuje izloženost kluba riziku te osigurava sigurnije poslovanje kluba, neovisno o tome što klubovi u redovnom poslovanju međusobno konkuriraju. Više o međuklupskim sporazumima na <http://www.igpandi.org/group-agreements> (posjećeno 22. srpnja 2020.)

⁶¹ Ranka Petrinović – Ivana Lovrić, *Novo pravo o pravu pomoraca za slučaj napuštanja i repatrijacije*, op. cit., str. 297.

pokrivaju napuštene pomorce, uključujući repatrijaciju te ugovorna potraživanja. Svjedodžbe (*certifikate*) o poštivanju uvjeta rada prema *Konvenciji* izdaje država zastave broda, a svjedodžbe o financijskom osiguranju osiguratelj odgovornosti, najčešće P.&I. klub. Država zastave je obvezna obavljati nadzor nad brodovima svoje državne pripadnosti, dok država luke ima pravo inspekcijskog nadzora na način da provjerava ima li brod odgovarajuće svjedodžbe te jesu li uvjeti na brodu u skladu s odredbama *MLC konvencije*. Ako brod ne udovoljava spomenutim uvjetima, država luke ima pravo zaustaviti brod. Inspekcijski nadzor države luke odnosi se na sve brodove preko 500 bruto tona bez obzira na to je li njihova država ratificirala *Konvenciju*.⁶²

Kroz propisane obveze država zastave i inspekcije država luke *MLC konvencija* omogućava učinkovitiju primjenu propisanih standarda u odnosu na dotadašnje konvencije MOR-a. Tijela država članica mogu pregledavati uvjete rada i na brodovima država koje nisu ratificirale *Konvenciju*.⁶³ Prilikom inspekcijskog pregleda broda koji plovi pod zastavom države koja nije potpisnica *MLC konvencije*, inspektori sigurnosti plovidbe osiguravaju da postupanje prema tom brodu i njegovoj posadi nije povoljnije od postupanja prema brodu koji plovi pod zastavom države potpisnice *Konvencije*. Takav brod podvrgava se detaljnijem inspekcijskom pregledu po načelu *nepovlaštenog tretmana* (engl. *no more favourable treatment*) u skladu s postupcima utvrđenima u *Pariškom memorandumu*.

3.1. Pariški memorandum

Inspekcijski nadzor stranih brodova u lukama država Europske unije provodi se u skladu s odredbama *Pariškog memoranduma o suglasnosti o nadzoru države luke* usvojenim 26. siječnja 1982. godine koji je više puta mijenjan i dopunjavan. Sve države potpisnice *Pariškog memoranduma* (27 država uključujući i Hrvatsku)⁶⁴ su se obvezale održavati djelotvoran sustav nadzora stranih brodova koji uplovljavaju u njihove luke, kako bi postigli da svi brodovi, bez diskriminacije, udovolje standardima brojnih međunarodnih konvencija o sigurnosti plovidbe,

⁶² Ranka Petrinović, Ivana Lovrić, Trpimir Perkušić, *The Role of P&I Insurance in Implementing the Amendments to the MLC 2014*, op. cit., str. 40.; Ranka Petrinović – Ivana Lovrić, *Novo pravo o pravu pomoraca za slučaj napuštanja i repatrijacije*, op. cit., str. 284.

⁶³ Ranka Petrinović – Ivana Lovrić, *Osiguranje pomoraca prema novoj konvenciji o radu pomoraca*, op. cit., str. 147.

⁶⁴ Hrvatska je punopravna članica *Pariškog memoranduma* od 1. siječnja 1997. godine.

zaštite morskog okoliša te radnih i životnih uvjeta pomoraca. Države su dužne međusobno se savjetovati, surađivati i razmjenjivati informacije.⁶⁵

Svrha donošenja ovog *Memoranduma* je ujedinjenje i koordinacija postupaka kojima se u pojedinim lukama kontrolira poštuju li brodovi koji u njih uplovljavaju te u kojoj mjeri postojeće međunarodne standarde, bez diskriminacije na temelju njihove zastave. Krajnji cilj ovih kontrola je da se iz luka država u kojima se takva kontrola provodi potpuno eliminiraju brodovi koji ne udovoljavaju standardima. *Pariški Memorandum* sam ne postavlja nikakve nove standarde kojima bi morali udovoljiti trgovački brodovi koji dolaze u luke država članica – već su standardi čiju primjenu kontroliraju države luke sadržani u međunarodnim konvencijama usvojenim u okviru IMO-a⁶⁶ i MOR-a. U obavljanju inspeksijskog nadzora nad stranim brodom, prvenstveno se provjerava ima li brod važeće isprave u skladu s odredbama tih međunarodnih konvencija.⁶⁷

Stvaranjem ujednačenog i koordiniranog postupka kontrole brodova, povećava se stupanj sigurnosti na moru, zaštita morskog okoliša te radnih i životnih uvjeta članova posade.

Inspektori ovlašteni za nadzor stranih brodova imaju uvid u prethodne preglede i njihove rezultate preko informacijskog sustava, čime se izbjegavaju suvišna ponavljanja, a inspeksijski nadzor postaje kvalitetniji i učinkovitiji.

Republika Hrvatska kao potpisnica *Pariškog memoranduma* provodi inspeksijski nadzor nad stranim brodovima u hrvatskim lukama sukladno europskim standardima, te je umrežena informacijskim sustavom s drugim državama članicama *Memoranduma*. Inspeksijski nadzor nad stranim brodovima detaljno je reguliran *Pravilnikom o obavljanju inspeksijskog nadzora sigurnosti plovidbe* (u daljnjem tekstu: *Pravilnik o inspeksijskom nadzoru ili Pravilnik*).⁶⁸

⁶⁵ Opširnije o *Pariškom memorandumu* vidi: Ranka Petrinović, Dario Baumgartner, Marko Perkušić, *Inspeksijski nadzor sigurnosti plovidbe i zaštite morskog okoliša u RH – usklađivanje s najnovijim zabrtjivima Pariškog memoranduma*, Zbornik radova II. savjetovanje s međunarodnim učešćem, *Ekologija i saobraćaj*, Travnik, 2011., str. 422–435.; Ivana Ljubičić, *Inspeksijski nadzor stranih brodova u lukama Republike Hrvatske*, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, god. 46, 4/2009., str. 829.–843.

⁶⁶ Odnosi se na sljedeće međunarodne konvencije zajedno sa svim protokolima, izmjenama i dopunama: Međunarodna konvencija o teretnim linijama, 1966.; Međunarodna konvencija o zaštiti ljudskih života na moru, 1974. (SOLAS 74); Međunarodna konvencija o sprječavanju onečišćenja mora s brodova, 1973. i Protokol 1978. (MARPOL 73/78); Međunarodna konvencija o standardima za obuku, izdavanju svjedodžbi i obavljanju straže pomoraca, 1978./1995. (STCW 1978/1995); Konvencija o međunarodnim pravilima za izbjegavanje sudara na moru, 1972. (COLREG 72); Međunarodna konvencija o baždarenju brodova, 1969. (TONNAGE 69); Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja uljem, 1992. (CLC 92.); Međunarodna konvencija o nadzoru štetnih sustava protiv obraštanja brodova, 2001. (AFS)

⁶⁷ Ozçayir, Z. Oya, *Port State Control*, London, 2004., str. 123.

⁶⁸ *Pravilnik o obavljanju inspeksijskog nadzora sigurnosti plovidbe*, Narodne novine, br. 39/11, 112/14, 33/15, 86/15, 29/16 i 32/20.

Prilikom obavljanja pregleda, inspektor ima za cilj utvrditi posjeduje li brod potrebne svjedodžbe, predstavlja li rizik za sigurnost plovidbe, zdravlje ljudi i morski okoliš, ima li sigurnosnu zaštitu, posjeduje li posada zadovoljavajuću razinu znanja za sigurno upravljanje brodom te jesu li uvjeti rada na brodu u skladu s međunarodnim standardima. Ukoliko se utvrdi da brod ne udovoljava propisanim standardima, zabranit će mu se isplavljanje dok ne otkloni nedostatke. Nakon obavljenog inspeksijskog pregleda, rezultati se unose u informacijski sustav *Pariškog memoranduma* Thetis (*on line* baza podataka *Pariškog memoranduma*)⁶⁹, te su na taj način dostupni ostalim zemljama članicama.⁷⁰ Objavom podataka olakšavaju se budući inspeksijski pregledi te se izbjegavaju nepotrebna ponavljanja.⁷¹

U cilju poboljšanja sustava inspeksijskih pregleda te odabira brodova na 43. sjednici *Pariškog memoranduma* usvojene su izmjene koje se primijenjuju od 1. siječnja 2011. godine i kojima je unutar *Pariškog memoranduma* uveden tzv. *Novi inspeksijski režim* - NIR (engl. *New Inspection Regime*). Izmjene su usklađene s *Direktivom 2009/16/EC* o nadzoru države luke.⁷² *Novi inspeksijski režim* proširuje čimbenike koji utječu na odluke o pregledima stranih brodova u lukama *Pariškog memoranduma*. Cilj uvođenja novih pravila je da se novi i kvalitetniji brodovi manje opterećuju inspekcijama, dok se stariji i tehnički lošiji brodovi češće podvrgavaju odgovarajućim pregledima. Jedna od novih mjera koje se uvode novim inspeksijskim režimom je i trajan izgon pod-standardnih brodova iz luka *Pariškog memoranduma*.⁷³

Inspektori sigurnosti plovidbe obavljaju preglede stranih brodova temeljem njihovog rizičnog profila. Rizični profil broda određuje se kombinacijom općih⁷⁴ i povijesnih parametara. Kategorija broda utječe na tehničke načine održavanja brodova, pa je tip broda osnovni opći parametar o kojem ovisi izbor broda za

⁶⁹ Thetis baza podataka inspeksijskih pregleda sadrži sve podatke potrebne za provedbu sustava inspeksijskih pregleda.

⁷⁰ U tom sustavu se godišnje zabilježi oko 18 tisuća inspeksijskih pregleda pri dnevnom uplovljavanju više od 3 tisuće brodova u luke *Pariškog memoranduma*.

⁷¹ Ranka Petrinović, Dario Baumgartner, Marko Perkušić, *Inspeksijski nadzor sigurnosti plovidbe i zaštite morskog okoliša u RH – usklađivanje s najnovijim zahtjevima Pariškog memoranduma*, op. cit., str. 427.

⁷² Direktiva 2009/16/EZ Europskog parlamenta i Vijeća o nadzoru države luke (SL L 131, 28. 5. 2009.)

⁷³ Ranka Petrinović, Dario Baumgartner, Marko Perkušić, *Inspeksijski nadzor sigurnosti plovidbe i zaštite morskog okoliša u RH – usklađivanje s najnovijim zahtjevima Pariškog memoranduma*, op. cit., str. 428.

⁷⁴ Opći parametri temelje se na vrsti brodova (putnički brodovi, tankeri za ulja i kemikalije, brodovi za ukapljene plinove i brodovi za rasute smatrat će se brodovima veće rizičnosti), starosti brodova (brodovi starosti iznad 12 godina smatrat će se brodovima veće rizičnosti), zastavi (brodovi sa zastavom koja ima visoki odnos zaustavljanja u regiji *Pariškog memoranduma* smatrat će se brodovima veće rizičnosti), priznatim organizacijama (brodovi sa svjedodžbama izdanim od priznatih organizacija koje imaju niske ili vrlo niske pokazatelje s obzirom na odnos njihovih zaustavljanja, smatrat će se brodovima veće rizičnosti) i rezultatima kompanije (brodovi kompanija koja ima niske pokazatelje).

pregled. Sljedeći važan opći parametar je starost broda. Limit starosti broda je 12 godina. Smatra se da svi brodovi koji su stariji od 12 godina imaju povećan rizik koji utječe na izbor broda za pregled, prema kojem se formira faktor izbora. Povijesni parametri temelje se na broju nedostataka i zabranama plovidbe u određenom razdoblju. Osim općih i povijesnih parametara kojima se utvrđuje stupanj rizičnosti brodova postoje još *odlučujući* i *nepredviđeni* faktori koji, u posebnim okolnostima, povećavaju rizičnost brodova.⁷⁵

Na temelju rizičnog profila broda određuje se prioritet inspekcijskog pregleda, vremenski razmaci između inspekcijskih pregleda i opseg pregleda.⁷⁶ Pregledi mogu biti: periodični, dodatni, osnovni⁷⁷, detaljni⁷⁸ i prošireni inspekcijski pregled.⁷⁹ Odabir brodova za pregled vrši se po stupnju rizika.⁸⁰ Brodovi se kategoriziraju u tri skupine: visoko rizični brodovi (engl. *High Risk Ships*) koji su podvrgnuti pregledima u intervalima od 6 mjeseci; srednje rizični brodovi (engl. *Standard Risk Ships*) koji su podvrgnuti pregledima u intervalima od 12 mjeseci i nisko rizični brodovi (engl. *Low Risk Ships*) koji su podvrgnuti pregledima u intervalima 24 do 36 mjeseci.

⁷⁵ Opširnije o *odlučujućim* i *nepredviđenim* faktorima vidi: Ranka Petrinović, Dario Baumgartner, Marko Perkušić, *Inspekcijski nadzor sigurnosti plovidbe i zaštite morskog okoliša u RH – usklađivanje s najnovijim zahtjevima Pariškog memoranduma*, op. cit., str. 430-431.

⁷⁶ *Pravilnik o obavljanju inspekcijskog nadzora sigurnosti plovidbe*, članak 58., stavak 2.

⁷⁷ Prilikom svakog osnovnog inspekcijskog pregleda, inspektor mora najmanje: provjeriti isprave, zapise i knjige; prema potrebi provjeriti jesu li nedostaci utvrđeni prethodnim inspekcijskim pregledom otklonjeni; utvrditi opće stanje broda, higijenske uvjete na brodu, uključujući prostore strojeva i nastambi.

⁷⁸ Detaljni inspekcijski pregled, uključujući i naknadnu provjeru ispunjavanja radnih uvjeta na brodu, obavlja se uvijek kada postoje očiti razlozi za uvjerenje da nakon osnovnog inspekcijskog pregleda stanje broda ili njegove opreme ili posade uglavnom ne ispunjava odgovarajuće zahtjeve međunarodnih konvencija. Detaljni inspekcijski pregled obuhvaća sljedeća područja *MLC konvencije*: minimalna dob za rad na brodu; liječnički pregledi; pregled dostalnosti zaliha pitke vode; pregled dostalnosti zaliha hrane; *bijelo osoblje*; pregled sanitarnih uvjeta na brodu; pregled grijanja prostorija posade na brodu; pregled stanja broda u pogledu zahtjeva čistoće, zbrinutosti otpada, prolaza u prostorije posade; prevencija povreda na radu; članci ugovora o radu (kolektivnog ugovora), repatrijacija pomoraca, odgovornost kompanije u slučaju nezgode, sindikalna prava; provjera usklađenosti vremena rada ili vremena odmora pomoraca sa zahtjevima posebnog propisa kojim se uređuju načela za utvrđivanje radnog vremena članova posade.

⁷⁹ Vrste pregleda propisane su *Pravilnikom o obavljanju inspekcijskog nadzora sigurnosti plovidbe*. Opširnije o vrstama pregleda vidi: Ranka Petrinović, Dario Baumgartner, Marko Perkušić, *Inspekcijski nadzor sigurnosti plovidbe i zaštite morskog okoliša u RH – usklađivanje s najnovijim zahtjevima Pariškog memoranduma*, op. cit., str. 430 – 432.

⁸⁰ Ranijim načinom izbora svaka se država članica Pariškog memoranduma obvezala da će ukupan broj inspekcijskih pregleda stranih brodova koji inspektori obave tijekom svake kalendarske godine iznositi najmanje 25% od prosječnog godišnjeg broja stranih brodova, izračunato na bazi zadnje tri kalendarske godine za koje postoje statistički podatci. Ovim načinom izbora nije se u obzir uzimala kvaliteta i stanje brodova. Bez prethodne analize stanja broda inspektori su posjećivali brodove što je rezultiralo prekomjernim pregledima brodova bez nedostataka odnosno prekomjernim brojem inspekcija kvalitetnih brodova.

Temeljem pregleda stranih brodova u državama luke formiraju se tri liste: *bijela*, *siva* i *crna* lista. Pri tome su države zastave na *crnoj listi* značajno lošije od prosjeka *Pariškog memoranduma*, države na *sivoj listi* su one prosječne, a države na *bijeloj listi* su, prema broju zaustavljanja brodova svoje zastave u odnosu na broj inspeksijskih pregleda, znatno bolje od prosjeka *Pariškog memoranduma*. Pored toga, države zastave razvrstane na *crnu* listu dijele se na one vrlo visokog rizika, visokog rizika, srednjeg do visokog rizika i srednjeg rizika, ovisno o broju zaustavljanja. Za razvrstavanje države zastave na *crnu*, *sivu* ili *bijelu* listu potrebno je sakupiti najmanje trideset inspeksijskih pregleda brodova u državama članicama *Memoranduma*.

Države se rangiraju na jednoj od ove tri liste zastave na temelju rezultata obavljenih pregleda broda u trogodišnjem razdoblju. Podaci o kompaniji dobivaju se uspoređivanjem broja zaustavljanja, primjedbi i inspekcija za sve brodove u floti, u odnosu na druge kompanije. Formirana su dva indeksa: indeks zaustavljanja i indeks nedostataka. *Indeks zaustavljanja* je omjer broja zaustavljanja svih brodova u floti neke kompanije i broja inspeksijskih pregleda svih brodova unutar flote u prethodnih 36 mjeseci, u odnosu na prosječni omjer zaustavljanja za sve pregledane brodove. *Indeks nedostataka* je omjer ukupnih nedostataka svih brodova u floti kompanije i broja inspeksijskih pregleda unutar flote u proteklih 36 mjeseci, u odnosu na prosječni omjer nedostataka za sve brodove pregledane u sustavu.

Kada inspektor dobije listu stranih brodova koji se nalaze ili se očekuju u luci, izvršit će provjeru brodova u Thetis sustavu i dobiti sljedeće podatke: osnovne podatke o brodu, faktor izbora (broj koji uređuje nivo prioriteta inspeksijskog pregleda)⁸¹, nivo prioriteta, prijašnje inspeksijske preglede s uvidom u nedostatke i poduzete mjere, sve poruke koje se odnose na brod (služe inspektorima za pripremu inspeksijskog pregleda), ima li brod zabranu uplovljavanja u luke pod nadzorom *Pariškog memoranduma*, raspoloživost broda za detaljnu ili proširenu inspekciju. Nadalje, inspektor može raspolagati i dodatnim podacima o brodu koje je dobio od peljara, agenta, lučke uprave, zapovjednika, brodske posade, fizičke ili pravne osobe koja ima legitimni interes za sigurno vođenje broda, klasifikacijskog društva, ovlaštenih tijela, podacima iz njegove osobne arhive i drugim podacima. Temeljem tih podataka vrši se selekcija za inspekciju, planira vrsta inspekcije, brodska područja na koja će obratiti posebnu pažnju te se određuje sastav tima inspektora koji će obavljati inspeksijski pregled.

⁸¹ Faktorom izbora dobiva se broj koji određuje nivo prioriteta inspeksijskog pregleda za određeni brod. Brod koji ima 5 (pet) ili više bodova u tablici faktora izbora smatra se *visoko rizičnim brodom*. Brod koji ima od 0 do 5 bodova u tablici faktora izbora smatra se *srednje rizičnim brodom*. Brod koji ima 0 (nula) bodova u tablici faktora izbora i manje od pet primjedbi u proteklih 36 mjeseci smatra se *nisko rizičnim brodom*.

Uvođenjem stupnja rizika kao faktora za izbor brodova, smanjio se broj pregleda na novijim i tehnički kvalitetnijim brodovima a rizičniji brodovi podložniji su češćim pregledima.

3.2. Postupci i smjernice nadzora brodova – Mjere zabrane isplavljenja i odbijanja uplovljenja brodova

Postupci i smjernice nadzora stranih brodova u Hrvatskoj, kao članici *Pariškog memoranduma*, su sadržane u Dodatku VI *Pravilnika o obavljanju inspeksijskog nadzora sigurnosti plovidbe*.⁸² U slučaju utvrđivanja nedostataka na stranom brodu, koji očito ugrožavaju sigurnost, zdravlje ili okoliš, inspektor će izreći mjeru zabrane plovidbe ili zabrane operacija broda. Rješenje o zabrani plovidbe ne smije se ukinuti sve dok se ne otkloni opasnost ili dok inspektor ne utvrdi da brod može, poštujući sve potrebne uvjete, isploviti ili nastaviti s radom bez opasnosti za sigurnost i zdravlje ljudi (putnika ili posade) ili opasnosti za druge brodove i ako nema opasnosti od onečišćenja morskog okoliša. U slučaju zabrane plovidbe, nadležno tijelo će odmah poslati pisanu obavijest o svim relevantnim okolnostima, zajedno s izvješćem o inspeksijskom pregledu, državi zastave ili, ako to nije moguće, konzulu ili u njegovoj odsutnosti, najbližem diplomatskom predstavništvu te države. Po potrebi se obavještavaju i priznate organizacije odgovorne za izdavanje klasifikacijskih ili statutarinih svjedodžbi u skladu s međunarodnim konvencijama.⁸³

⁸² Dodatak VI. – *Smjernice i postupci za nadzor sigurnosti i sigurnosne zaštite brodova* odnose se na Dodatak I. *Pariškog memoranduma* (Postupci nadzora države luke), te sljedeće upute iz *Pariškog memoranduma*, u ažuriranim verzijama: Smjernica 51/2018/07 (Operacijske kontrole), Smjernica 51/2018/12 (ECDIS), Smjernica 51/2018/10 (rev 5 za nadzor odredbi MLC 2006 Konvencije), Smjernica 49/2016/14 (za nadzor nad odredbama STCW 78/95 Konvencije s izmjenama i dopunama), Smjernica 51/2018/08 (Inspeksijski nadzor u vezi sa satima rada/odmora), Smjernica 50/2017/19 (za nadzor države luke u vezi sa sigurnosnom zaštitom), Smjernica 43/2010/32 (rev 3 za nadzor države luke za provjeru zapisivača podataka o putovanju (VDR), Smjernica, 46/2013/18 (za nadzor Dodatka I. MARPOL Konvencije 73/78), Smjernica 50/2017/18 (za nadzor države luke u vezi s Sustavom upravljanja sigurnošću (ISM Code), Smjernica 50/2017/19 (za nadzor zahtjeva sigurnosne zaštite (ISPS Code), Smjernica 43/2010/21 (Nadzor države luke u vezi s nadzorom GMDSS), Smjernica 47/2014/06 (Postupak mjere odbijanja uplovljavanja), Smjernica 43/2010/42 (Nadzora države luke za ispitivanje tankova balasta i simulaciju kvara glavnog napajanja električnom energijom (test ispada električnog sustava), Smjernica 50/2017/12 (za nadzor konstrukcije brodova za rasute terete), Smjernica 41/2008/07 (Kodeks ponašanja inspektora nadzora države luke), Smjernica 46/2013/08 (Kriteriji za procjenu odgovornosti priznatih organizacija), Smjernica 44/2011/15 (inspeksijski nadzori u nadzoru države luke radi usklađivanja s Dodatkom VI. Konvencije MARPOL 73/78), Smjernica 51/2018/09 (inspeksijski nadzori u nadzoru države luke radi usklađivanja s Konvencijom o balastnim vodama), Smjernica 2011/11 (REV o vrstama inspeksijskih nadzora).

⁸³ *Pravilnik o obavljanju inspeksijskog nadzora sigurnosti plovidbe*, članak 66. Pri obavljanju inspeksijskog nadzora stranog broda poduzet će se sve moguće mjere kako bi se izbjeglo neopravdano kašnjenje broda ili zabrana plovidbe. Ako je brodu neopravdano izrečena mjera zabrane plovidbe ili mu je uzrokovano neopravdano kašnjenje, vlasnik broda ili kompanija imaju pravo na naknadu pretrpljene štete i gubitka. Teret dokaza je na vlasniku broda ili kompaniji.

Po završetku detaljnog ili proširenog inspekcijskog pregleda, inspektor će sastaviti zapisnik. Zapisnik sadrži rezultate inspekcijskog pregleda, utvrđene nedostatke, te pojedinosti o svakoj poduzetoj mjeri. Inspektor je dužan upoznati zapovjednika broda sa sadržajem zapisnika, kao i svim obvezama koje iz zapisnika proizlaze za zapovjednika broda, vlasnika ili drugu ovlaštenu osobu.⁸⁴

Pravilnikom o inspekcijskom nadzoru također su propisane mjere odbijanja uplovljenja za određene brodove. Tako će se odbit uplovljenje svakom brodu koji plovi pod zastavom države uvrštene zbog broja zadržavanja na *crnu listu* i kojem je izdana zabrana plovidbe ili mu je izdana zabrana operacija više od dva puta u prethodnih 36 mjeseci u državi *Pariškog memoranduma* ili plovi pod zastavom države uvrštene zbog broja zadržavanja na *sivu listu* i kojem je izdana zabrana plovidbe ili mu je izdana zabrana operacija više od dvaput u prethodnih 24 mjeseca u državi članice *Memoranduma*. Odbijanje uplovljenja primjenjuje se čim brod isplovi iz luke ili sidrišta u kojima je treći puta zaustavljen.⁸⁵

Odbijanje takvog uplovljenja ukida se tek nakon isteka tri mjeseca od dana izricanja, odnosno 12 mjeseci nakon što je brodu drugi put odbijeno uplovljenje. Nakon svake sljedeće zabrane plovidbe broda, izrečene u luci ili na sidrištu unutar država članica *Pariškog memoranduma*, brodu će biti odbijeno uplovljenje u svaku luku i sidrište unutar područja *Memoranduma*. Ovo treće odbijanje uplovljenja može se ukinuti nakon isteka 24 mjeseca od dana izricanja odbijanja ali pod slijedećim uvjetima: a) da brod plovi pod zastavom države koja nije uvrštena ni u *crnu* ni u *sivu listu*, b) da je statutarne i klasifikacijske svjedodžbe brodu izdala organizacija (ili organizacije) priznata sukladno *Uredbi br. 391/2009 Europskoga parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o zajedničkim pravilima i normama za organizacije ovlaštene za inspekcijske i druge preglede broda*, c) da brodom upravlja uspješna kompanija i d) da je vlasnik ili kompanija uputila službeni zahtjev nadležnom tijelu države članice koja je izdala nalog za zaustavljanje sa svom potrebnom dokumentacijom i dokazima za uklanjanje nedostataka.⁸⁶

Svakom brodu koji ne ispunjava nabrojene uvjete, nakon isteka 24 mjeseca od izricanja odbijanja uplovljenja, trajno se odbija uplovljenje u svaku luku i sidrište unutar područja *Pariškog memoranduma*. Nakon prve zabrane plovidbe broda u luci ili na sidrištu unutar područja *Memoranduma* koja slijedi nakon trećeg odbijanja uplovljenja izreći će se, također, trajno odbijanje uplovljenja u bilo koju luku i sidrište unutar područja *Memoranduma*.⁸⁷

⁸⁴ Ibid., članak 68.

⁸⁵ Ibid., članak 65., stavak 1.

⁸⁶ Ibid., članak 65., stavak 4.

⁸⁷ U provedbi ove odredbe postupa se sukladno Dodatku VIII. *Pravilnika o inspekcijskom nadzoru*.

Inspektor je dužan podatke u vezi s inspekcijskim pregledima stranih brodova unijeti u Thetis bazu podataka inspekcijskih pregleda⁸⁸ čim se dovrši izvještaj o inspekcijskom pregledu ili ukine mjera zabrane plovidbe broda. Podaci o inspekcijskim pregledima stranih brodova obavljenim u lukama Republike Hrvatske, koji su rezultirali izricanjem mjera zadržavanja brodova i zabrane uplovljenja brodovima objavljuje i održava Europska komisija na javnim mrežnim stranicama. Podatci se, također, unose te se javno objavljuju putem informacijskog sustava Equasis, neposredno nakon provođenja inspekcijskog pregleda ili izricanja mjere zabrane isplovljenja.

3.3. Nadzor odredbi *MLC konvencije* u okviru *Pariškog memoranduma*

U slučaju kada se utvrdi da radni i životni uvjeti na brodu očito ugrožavaju sigurnost, zdravlje ili zaštitu pomoraca ili da nedostaci predstavljaju ozbiljno ili opetovano kršenje zahtjeva *MLC konvencije* (uključujući prava pomoraca), inspekcija sigurnosti plovidbe izreći će mjeru zabrane isplovljenja ili zabranu operacija brodu. Mjera zabrane isplovljenja ili zabrane operacija ne ukida se dok se navedeni nedostaci ne otklone ili dok inspektor sigurnosti plovidbe ne prihvati *Plan otklanjanja nedostataka* (RAP)⁸⁹ i dok se ne uvjeri da će se plan provesti žurno. Prije prihvaćanja plana djelovanja, inspektor se može savjetovati s državom zastave. Inspektor će provjeriti sadržaj plana sukladno Dodatku XXX. *Pravilnika o inspekcijskom nadzoru*. Nadalje, ako je plovidba broda spriječena zbog ozbiljnog ili opetovanog kršenja zahtjeva *MLC konvencije* (uključujući prava pomoraca), ili zbog uvjeta života i rada na brodu koji očito ugrožavaju sigurnost, zdravlje ili zaštitu pomoraca, nadležna uprava za sigurnost plovidbe bez odlaganja izvještava državu zastave te poziva predstavnika države zastave da, ako je moguće, bude nazočan prilikom obavljanja inspekcijskog pregleda, zahtijevajući od države zastave odgovor u propisanom roku. Nadležna uprava za

⁸⁸ Baza podataka inspekcijskih pregleda Komisije:

- sadrži podatke o inspekcijskim pregledima Republike Hrvatske kao članica *Pariškog memoranduma*,
- pruža podatke o rizičnom profilu broda i o brodovima koji ispunjavaju uvjete za inspekcijski pregled,
- izračunava obveze Republike Hrvatske kao članica *Pariškog memoranduma* u pogledu inspekcijskih pregleda,
- sadrži bijelu, sivu i crnu listu država zastave,
- pruža podatke o rezultatima kompanija,
- određuje elemente rizičnih područja koje treba provjeriti prilikom svakog inspekcijskog pregleda
- uvezana je s informacijskim sustavom Equasis.

⁸⁹ *Pravilnik o obavljanju inspekcijskog nadzora sigurnosti plovidbe*, u članku 66.a i Dodatku XXX. sadrži Plan otklanjanja nedostatka (engl. *Rectification Act Plan* – RAP). Pri odlučivanju hoće li prihvatiti RAP inspektor uzima u obzir sljedeće elemente: duljinu i prirodu planiranog putovanja; prirodu i opasnosti za sigurnost pomoraca i zdravlje; ozbiljnost povrede zahtjeva MLC, 2006 (uključujući prava pomoraca); povijest nedostataka ili su nedostaci ponovljeni; jesu li nedostaci vezani za radno vrijeme ili vrijeme odmora; najmanji broj članova posade sukladno MŠMD; broj i prirodu nedostataka utvrđenih tijekom inspekcijskog pregleda.

sigurnost plovidbe također bez odlaganja izvještava odgovarajuće organizacije pomoraca i brodovlasnika u luci u kojoj je proveden inspekcijski pregled.⁹⁰

Ako se nakon detaljnijeg inspekcijskog pregleda utvrdi da uvjeti rada i života na brodu nisu u skladu sa zahtjevima *MLC konvencije*, inspektor će bez odlaganja upoznati zapovjednika broda s nedostacima navodeći rokove do kada se moraju otkloniti. U slučaju da inspektor smatra da se radi o značajnim nedostacima ili se nedostaci odnose na pritužbu iz Dodatka V. dijela A *Pravilnika* (ukoliko su na brodu izrazito loši higijenski uvjeti; ukoliko postoji prijava ili osnovana sumnja da se ne poštuju radni uvjeti vezani za radno vrijeme članova posade; ukoliko nedostaje tablica rasporeda rada na brodu ili evidencija sati rada i odmora pomoraca; podnesena je pritužba u kojoj se tvrdi da određeni radni i životni uvjeti na brodu nisu u skladu sa zahtjevima *MLC konvencije*; dokumenti koji se zahtijevaju na temelju *Konvencije* nisu dostupni ili se ne vode ili su nevaljani po nekoj drugoj osnovi; radni i životni uvjeti na brodu nisu u skladu sa zahtjevima *Konvencije*) inspektor će o nedostacima obavijestiti odgovarajuće organizacije pomoraca i brodara u Republici Hrvatskoj, a može i obavijestiti predstavnika države zastave te dostaviti relevantne informacije nadležnim tijelima sljedeće luke pristajanja.

U pogledu pitanja koja se odnose na *MLC konvenciju*, država članica u kojoj se provodi inspekcijski pregled ima pravo uputiti primjerak izvješća inspektora, kojemu se prilažu svi odgovori dobiveni od nadležnih tijela države zastave unutar propisanog roka, glavnom direktoru MOR-a s ciljem poduzimanja mjera koje se mogu smatrati primjerenima i opravdanima, kako bi se osiguralo da su takvi podaci zabilježeni te da su s njima upoznate stranke kojima može biti u interesu korištenje odgovarajućih pravnih lijekova.⁹¹

3.4. Postupci po prigovoru na brodu i na kopnu prema *MLC konvenciji*

Kako bi se ubrzalo rješenje svih radnih sporova vezanih za brod, *MLC konvencija* sadržava okvirne propise o postupku za rješenje prigovora na brodu i na kopnu. Postupak kojim se rješavaju prigovori na brodu propisuje država zastave broda, ali *Konvencija* određuje kako on mora biti pošten, efikasan i brz, te kako zbog prigovora podnositelj ne smije biti šikaniran⁹². Postupak za rješavanje prigovora u luci prilično je jednostavan, ali na određenom stupnju podrazumijeva suradnju države zastave i države luke te mogućnost da tijela

⁹⁰ *Pravilnik o obavljanju inspekcijskog nadzora sigurnosti plovidbe*, članak 66.a.

⁹¹ Ibidem, članak 66b.

⁹² Izraz šikaniranje odnosi se na svaku štetnu radnju poduzetu od neke osobe prema pomorcu zbog podnošenja prigovora koji nije očito počinjen radi uznemiravanja ili zlobe,

države koja sudjeluju u tom postupku internacionaliziraju prigovor upućujući izvješće glavnom direktoru Međunarodnog ureda rada.

Prema *MLC konvenciji* pomorci imaju na raspolaganju postupak podnošenja prigovora na brodu o svakom predmetu koji navodno predstavlja kršenje zahtjeva *MLC konvencije* (uključujući prava pomoraca). Provođenjem postupka treba nastojati da se prigovori riješe na najnižoj mogućoj razini. U svim slučajevima, pomorci trebaju imati pravo podnijeti prigovore izravno zapovjedniku broda, a ako to smatraju potrebnim, i odgovarajućim vlastima izvan broda.⁹³

O prigovoru pomorca o navodnom kršenju zahtjeva *MLC konvencije* (uključujući prava pomoraca), može se izvijestiti inspekciju sigurnosti plovidbe. U slučajevima kada takav brod uplovi u luku u Republici Hrvatskoj inspekcija sigurnosti plovidbe provodi početnu istragu, a u slučajevima kada brod ne uplovi u luku u Republici Hrvatskoj izvještava službu nadzora države luke u koju se očekuje uplovljenje broda.⁹⁴

Ovisno o prirodi prigovora, početna istraga će po potrebi obuhvaćati procjenu jesu li provedeni postupci po pritužbi na brodu predviđeni u Pravilu 5.1.5. *MLC konvencije*. S tim u vezi, inspekcija sigurnosti plovidbe može provesti detaljniji inspekcijski pregled. Inspektor sigurnosti plovidbe će promicati rješavanje prigovora na razini broda. Ako prigovor pomorca koji se odnosi na pitanja obuhvaćena *MLC konvencijom* nije razriješen na razini broda, inspekcija sigurnosti plovidbe bez odlaganja izvješćuje državu zastave tražeći savjet i dostavljanje plana otklanjanja nedostataka. Izvješće o svim izvršenim inspekcijskim pregledima dostavlja se u elektroničkom obliku u Thetis bazu podataka.⁹⁵

Ako prigovor nije riješen ni nakon poduzetih mjera inspekcija sigurnosti plovidbe dostavlja primjerak izvješća o inspekcijskom pregledu glavnom direktoru MOR-a, zajedno sa svim odgovorima dobivenima od nadležnih tijela države zastave unutar traženog roka. Inspekcija sigurnosti plovidbe izvijestiti će i odgovarajuće organizacije pomoraca i brodovlasnika u Republici Hrvatskoj. Nadalje, Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture će glavnom direktoru Međunarodnog ureda rada redovito dostavljati statističke podatke i informacije koje se odnose na riješene takvih prigovora.

⁹³ Konvencija o radu pomoraca, Standard A 5.1.5.

⁹⁴ Ibidem, članak 70.a.

⁹⁵ Konvencija o radu pomoraca, Standard A 5.2.2.

4. BROJ PREGLEDA, NEDOSTATAKA I ZAUSTAVLJANJA BRODOVA TEMELJEM KRŠENJA ODREDBI *MLC KONVENCIJE* U PERIODU OD 2014. – 2019.

Cilj *Pariškog memoranduma* je sprječavanje plovidbe podstandardnih brodova u regiji Europe. Status zastave u svijetu prati se na temelju rezultata iz inspeksijskih pregleda brodova u stranim lukama, odnosno na temelju omjera zaustavljanja brodova pojedine zastave u odnosu na ukupan broj inspeksijskih pregleda u razdoblju od tri godine.

Kao osnovni alat za mjerenje uspješnosti države zastave, *Pariški memorandum* već niz godina primjenjuje statističku metodu koja, na temelju postotka zaustavljanja brodova određene zastave, te uzimajući u obzir ukupan broj inspeksijskih pregleda na brodovima određene zastave, rezultira u svrstavanju država zastava na tzv. crnu, sivu, odnosno bijelu listu. Brodovi na crnoj listi češće podliježu inspeksijskom nadzoru a više puta zaustavljanim brodovima zabranjuje se uplovljavanje u luke *Pariškog memoranduma* s mogućnošću trajnog izгона takvih pod-standardnih brodova.

Na temelju dostupnih godišnjih izvješća *Pariškog memoranduma*⁹⁶ tj. napravljenih inspekcija pod nadležnošću država potpisnica *Memoranduma* u periodu od 2014 do 2019. godine analiziraju se podaci o utvrđenim ukupnim nedostacima na pregledanim brodovima i uspoređuju s onima koji su nastali kršenjem odredbi *MLC konvencije* (u daljnjem tekstu: MLC nedostaci) (Tablica 1.).

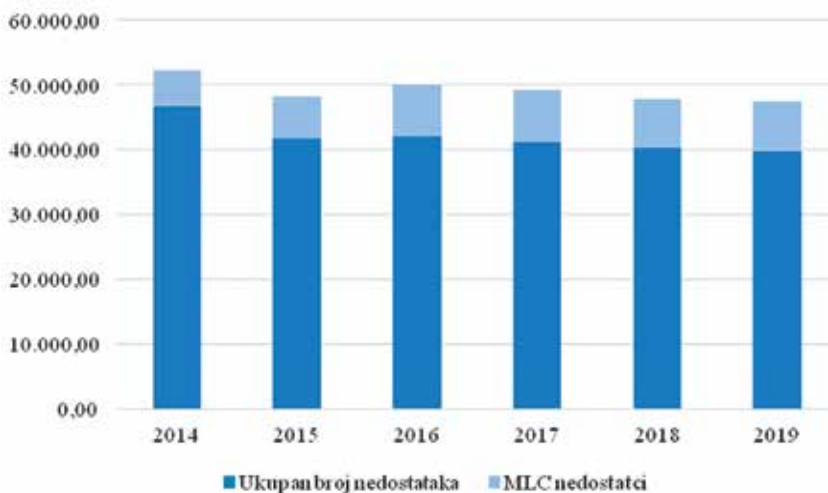
Tablica 1. Ukupan broj inspekcija, zaustavljanja brodova, nedostataka i MLC nedostataka za područje koje pokriva *Pariški memorandum* za period od 2014. do 2019. godine

Godina	Ukupan broj inspekcija	Broj zaustavljanja brodova	Ukupan broj nedostataka	Broj nedostataka koji su imali za posljedicu zaustavljanje brodova	MLC nedostaci	% MLC nedostataka u ukupnom broju nedostataka
2014.	18.447	623	46.820	3.155	5.502	11,75%
2015.	17.878	611	41.820	3.541	6.404	15,31%
2016.	17.845	687	42.131	3.896	7.804	18,52%
2017.	17.923	693	41.125	3.883	8.039	19,55%
2018.	17.952	566	40.368	3.171	7.390	18,31%
2019.	17.908	526	39.847	2.995	7.584	19,03%
Ukupno	107.953	3.706	252.111	20.641	42.723	16,95%

⁹⁶ The Paris Memorandum of Understanding on Port State Control, Port State Control Annual Report 2014., 2015., 2016., 2017., 2018., 2019.

Iz Tablice 1. vidljivo je da se ukupan broj inspekcija kroz promatrane godine mijenja, te je u odnosu na početnu 2014. godinu zabilježen manji broj inspekcija uključujući i zadnju 2019. promatranu godinu. Iz analiziranih podataka ne može se zaključiti kako manji broj inspekcija posljedično ima kao rezultat manji broj utvrđenih ukupnih nedostataka na pregledanim brodovima. Tome u prilog ide analiza podataka u 2016. godini, u kojoj je napravljen najmanji broj inspekcija (17.845) a koje su za posljedicu imale najveći broj utvrđenih nedostataka (3.896) koji zahtijevaju zadržavanje (zaustavljanje) broda.

Također, uspoređujući broj nedostataka vezanih za kršenje odredbi *MLC konvencije* ne može se zaključiti kako veći broj inspekcija ima za posljedicu i veći broj utvrđenih nedostataka prema *MLC konvenciji* (Slika 1.). U 2014. godini napravljen je najveći broj inspekcija a zabilježen najmanji broj MLC nedostataka (5.502 ili svega 11,75%). Razlog tome, vjerojatno, leži u činjenici da je MLC konvencija stupila na snagu godinu dana prije (2013.) te je bilo potrebno određeno vrijeme kako bi se inspektori ali i brodari upoznali s njenim najvažnijim odredbama ta ih počeli sustavno i primjenjivati. Najveći broj *MLC nedostataka* od 8.039 ili 19,55% zabilježen je u 2017. godini, dok se broj nedostataka zadnje dvije godine smanjuje.



Slika 1. Udio MLC nedostataka u ukupnom broj nedostataka za područje koje pokriva *Pariški memorandum* za period od 2014. do 2019. godine

Ako se analiziraju najčešći MLC nedostaci koji su imali za posljedicu zaustavljanje brodova na području država *Pariškog memoranduma* za period od

2014. do 2019. godine (Tablica 2.) na prvom mjestu nalaze se plaće posade⁹⁷, a taj se MLC nedostatak tijekom skoro svih promatranih godina nalazi uvjerljivo na prvom mjestu zabilježenih nedostataka. U 2018. godini zabilježen je podjednaki broj nedostataka u vezi plaća posade i ugovora o zaposlenju pomoraca⁹⁸. U 2019. godini s 43 zabilježena MLC nedostataka *ugovor o radu pomoraca* postao je nedostatak broj 1. Zanimljivo je još istaknuti činjenicu kako se nakon prve promatrane godine (2014.) nedostatak *zapisi o broju radnih sati i sati odmora pomoraca tijekom dana*⁹⁹ više ne pojavljuje među najčešćim MLC nedostacima koji su imali za posljedicu zaustavljanje brodova, kao ni nedostatak *postupci za podnošenje prigovora*¹⁰⁰ u zadnje tri godine.

Tablica 2. Najčešći MLC nedostaci koji su imali za posljedicu zaustavljanje brodova za područje koje pokriva *Pariški memorandum* za period od 2014. do 2019. godine

MLC nedostaci koji su imali za posljedicu zaustavljanje brodova	Godina					
	2014.	2015.	2016.	2017.	2018.	2019.
Plaće	52	46	63	52	31	27
Propisani broj i struktura posade ¹⁰¹	24	19		26	16	24
Ugovor o radu pomoraca	22	35	57	42	31	43
Zapisi o broju radnih sati i sati odmora pomoraca tijekom dana	15					
Sanitarne prostorije ¹⁰²	14	25	22	22	19	23
Čistoća strojarnice		33	24	17		
Izračun i isplata plaća		13	31	14	29	28
Postupci za podnošenje prigovora temeljem MLC 2006		4	26			

5. ZAKLJUČAK

Konvencija o radu pomoraca, 2006. stupila je na snagu 2013. godine. Njene odredbe, koje obuhvaćaju gotovo sve aspekte života i rada pomoraca, raspoređene su u pet poglavlja: *Najmanji zahtjevi za rad pomoraca na brodu*, *Uvjeti zaposlenja*, *Prostorije za smještaj i odmor*, *prehrana i posluživanje hrane*, *Zaštita zdravlja*,

⁹⁷ Konvencija o radu pomoraca, Standard A 2.2.

⁹⁸ Ibidem, Standard A 2.1.

⁹⁹ Ibidem, Standard A 2.3.

¹⁰⁰ Ibidem, Standard A 5.1.5. i A 5.2.2.

¹⁰¹ Ibidem, Standard A 2.7.

¹⁰² Ibidem, Standard A 3.1.

zdravstvena skrb, socijalna skrb i sigurnost te Udovoljavanje i provedba. Brodovi država stranaka *Konvencije* trebaju imati posebne svjedodžbe kao dokaz poštivanja propisanih standarda a to su *Svjedodžba o radu pomoraca* i *Deklaracija o zadovoljavanju uvjeta rada pomoraca*. Mogućnost poboljšanja standarda putem izmjena i dopuna *MLC konvencije* inkorporirana je u samu njenu strukturu. *MLC konvencije* do sada je tri puta mjenjana i dopunjavana, prvi put 2014. zbog reguliranja napuštenih pomoraca i poboljšanja odredbi o financiskom jamstvu, te 2016. i 2018. godine.

Država zastave je obvezna obavljati nadzor nad brodovima svoje državne pripadnosti i temeljem toga izdati brodovima svjedodžbe, dok država luke ima pravo i obvezu inspekcijskog nadzora na način da provjerava ima li brod odgovarajuće svjedodžbe te jesu li uvjeti na brodu u skladu s odredbama *MLC konvencije*. Ukoliko brod ne udovoljava spomenutim uvjetima, država luke ima pravo zaustaviti brod. Inspekcijski nadzor države luke odnosi se na sve brodove preko 500 bruto tona bez obzira na to je li njihova država ratificirala *Konvenciju*.

Inspekcijski nadzor stranih brodova u lukama država Europske unije provodi se u skladu s odredbama *Pariškog memoranduma o suglasnosti o nadzoru države luke* usvojenim 1982. godine koji je više puta mijenjan i dopunjavan. Sve države potpisnice *Pariškog memoranduma*, uključujući i Hrvatsku, obvezale su se održavati djelotvoran sustav nadzora kontrole brodova koji uplovljavaju u njihove luke, kako bi postigli da svi brodovi udovolje standardima brojnih međunarodnih konvencija o sigurnosti plovidbe, zaštite morskog okoliša te radnih i životnih uvjeta pomoraca.

U slučaju kada se utvrdi da radni i životni uvjeti na brodu očito ugrožavaju sigurnost, zdravlje ili zaštitu pomoraca ili da nedostaci predstavljaju ozbiljno ili opetovano kršenje zahtjeva *MLC konvencije* (uključujući prava pomoraca), inspekcija sigurnosti plovidbe izreći će mjeru zabrane isplovljenja ili zabranu operacija brodu. Mjera zabrane isplovljenja ili zabrane operacija ne ukida se dok se navedeni nedostaci ne otklone ili dok inspektor sigurnosti plovidbe ne prihvati *Plan otklanjanja nedostataka*.

Temeljem analize prikazanih statističkih podataka *Pariškog memoranduma* o vrstama i broju nedostataka na stranim brodovima koji su nastali kršenjem odredbi *MLC konvencije* a koji su utvrđeni tijekom inspekcija stranih brodova u lukama država *Pariškog memoranduma* u šestogodišnjem razdoblju od 2014. do 2019. godine može se donijeti nekoliko važnih zaključaka.

Nedostatci koji su se pojavljivali u šestogodišnjem razdoblju a bili su razlog za zaustavljanje brodova u državama *Pariškog memoranduma* su: plaće posade, propisani broj i struktura posade, ugovor o zapošljavanju pomoraca, zapisi o

broju radnih sati i sati odmora pomoraca tijekom dana, sanitarne prostorije, čistoća strojarnice, izračun i isplata plaća te postupci za podnošenje prigovora temeljem *MLC konvencije*.

Iz analiziranih podataka može se zaključiti kako manji broj inspekcija ujedno ne znači i manji broj utvrđenih ukupnih nedostataka na pregledanim brodovima. Tome u prilog ide podatak iz 2016. godini, u kojoj je napravljen najmanji broj inspekcija (17.845) a koje su za posljedicu imale najveći broj utvrđenih nedostataka (3.896) te izazvali zaustavljanje brodova. To vrijedi i za *MLC* nedostatke. U 2014. godini npr. napravljen je najveći broj inspekcija a zabilježen najmanji broj *MLC* nedostataka (5.502 ili svega 11,75%). Razlog tome, vjerojatno, leži u činjenici da je *MLC konvencija* stupila na snagu godinu dana prije (2013.) te je bilo potrebno određeno vrijeme kako bi se inspektori ali i brodari upoznali s njenim najvažnijim odredbama te ih počeli striktno primjenjivati.

Najveći broj *MLC nedostataka* od 8.039 ili 19,55% zabilježen je u 2017. godini, dok se broj nedostataka zadnje dvije godine smanjuje. Svakako, trend pada *MLC* nedostataka na brodovima pod nadzorom država Pariškog memoranduma ohrabruje jer je pokazatelj poboljšanih radnih i socijalnih prava pomoraca na brodovima koji uplovljavaju u luke *Pariškog memoranduma*.

Uvjerljivo na prvom mjestu *MLC* nedostataka, koji su za posljedicu imali zaustavljanje brodova u promatranom periodu od šest godina, nalaze se plaće posade, s iznimkom zadnje godine, dok je u 2018. godini zabilježen podjednaki broj nedostataka u vezi plaća posade i ugovora o zaposlenju pomoraca. Zanimljivo je još istaknuti činjenicu kako se nakon prve promatrane godine (2014.) nedostatak *zapisi o broju radnih sati i sati odmora pomoraca tijekom dana* više ne pojavljuje među najčešćim *MLC* nedostacima koji su imali za posljedicu zaustavljanje brodova, kao ni nedostatak *postupci za podnošenje prigovora* u zadnje tri godine. Međutim, u zadnjoj promatranoj godini - 2019. s 43 zabilježena *MLC* nedostataka *ugovor o radu pomoraca* postao je nedostatak broj 1, pa bi trebalo istražiti razloge učestalog kršenja odredbi ugovora o zaposlenju pomoraca, koji je temelj provođenja njihovih radnih i socijalnih prava te jamstvo poštenih i humanih uvjeta rada na brodovima.

INSPECTION OF SEAFARERS' WORKING CONDITIONS IN ACCORDANCE WITH MLC 2006 IN PORTS OF PARIS MOU SIGNATORIES

The *Maritime Labour Convention*, MLC 2006, entered into force in 2013. It represents the consolidation and modernization of the standards set in 37 conventions previously adopted by the ILO. Almost all aspects of seafarers' life and work are set out by the MLC. All Member State ships shall have a maritime labour certificate as prima facie evidence that the requirements of this *Convention* have been met. The most important provisions of the Convention which allow seafarers to exercise their rights efficiently are those that provide protection against the financial consequences of work-related sickness, injury or death through a financial guarantee institute. The first set of *Amendments to MLC* were adopted in 2014 with the aim of further improving seafarers' standard of working conditions with precise provisions on financial guarantee (compulsory insurance). These new provisions provided protection of abandoned seafarers for the first-time. Other amendments followed in 2016, and the latest in 2018, which shall come into effect by the end of 2020. The inspection of foreign ships in EU state ports is managed in accordance with provisions of *The Paris Memorandum of Understanding on Port State Control (Paris MOU)*, which was adopted in 1982, and has since been altered and amended many times. All states signatories of *the Paris MOU* (27 states including the Republic of Croatia) have pledged to maintain effective inspection system of ships calling at their ports, in order to enable all ships, without discrimination as to flag, to comply with the standards of numerous international conventions on navigation safety, protection of marine environment, as well as the standards of seafarers' working and living conditions. The paper analyzes the inspection system of ships in ports of the states signatories of *Paris Memorandum* with regard to reducing deficiencies in working conditions of seafarers. There is also a presentation of statistical data on types and number of deficiencies on ships related to non-compliance with the *MLC Convention*, as well as their share in all deficiencies identified by inspections of foreign ships in the ports of states signatories of *Paris Memorandum* during the 6-year period from 2014 to 2019.

Dr. sc. VILMA PEZELJ, redovita profesorica
Pravnog fakulteta Sveučilišta u Splitu, Republika Hrvatska

Dr. sc. MARA BARUN
Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu, Republika Hrvatska

PRAVNI STATUS PUTNIKA OD RIMSKOG PRAVA DO SUVREMENOG EUROPSKOG ZAKONODAVSTVA

UDK: 336.717.2:34(37)

Pregledni znanstveni članak / Review scientific paper

Budući da prijevoz putnika morem predstavlja djelatnost od posebnog interesa za međunarodnu zajednicu i EU, autorice analiziraju prava putnika i obveze brodara u pomorskom prijevozu od razdoblja rimskoga prava do Atenske konvencije iz 1974 i aktualnih propisa europskoga zakonodavstva koji su slijedili nakon nje. Autorice razmatraju odredbe Pomorskog zakonika iz 2004. koje reguliraju prijevoz putnika morem te Uredbu Europskog parlamenta i Vijeća br. 392/2009 o odgovornosti pomorskog prijevoznika za putnike u slučaju nezgode i Uredbu br. 1177/2010 Europskog parlamenta i Vijeća od 24. studenoga 2010. o pravima putnika kada putuju morem i unutarnjim plovnim putovima, te primjenu navedenih odredbi u RH.

Uvod

U lukama EU godišnje se preveze preko 400 milijuna putnika.¹ Glede međunarodne regulative ugovora o prijevozu putnika i prtljage morem značajna je Atenska konvencija o prijevozu putnika i njihove prtljage morem iz 1974. (ratificirana 1997.), te Protokoli iz 1976 i 1990. (ratificirani 1997.) i Protokol iz 2002. g. kojim je poboljšan pravni položaj i propisana veća zaštita putnika u pomorskom prijevozu na međunarodnoj razini. Uredbom EC 392/2009 od 23. travnja 2009 odredbe Protokola iz 2002. i IMO Smjernice iz 2006. postaju obvezujuće na čitavom području EU, s primjenom za sve države članice EU od dana stupanja na snagu Protokola za EU, ali ne kasnije od 31. prosinca 2012., bez obzira na to hoće li Protokol iz 2002. g. do tada stupiti na snagu na međunarodnoj razini. Značajno je istaknuti i SOLAS konvenciju iz 1974. koja je danas najvažnija međunarodna konvencija o sigurnosti na moru donesena u Londonu 1914. (stupila na snagu 1980.) uz stalne izmjene i dopune.

¹ Detaljnije: Amić Jelovčić, P., Rights of Passengers in Maritime Carriage – European Legislation, International workshop on Law and Politics – Proceedings Booklet / İlhan gazi (ur.), Ankara, Turkey, Scientific Cooperations, 2015, str. 307-322.

1. Rimsko pravo

U rimskom pravu prijevoz putnika spadao je pod *locatio conductio operis* koji se tiče izvršenja nekog djela, a predmet ugovora je rezultat rada. U slučaju prijevoza robe ili putnika morem za rješavanje pitanja šteta nastalih izbacivanjem radi olakšanja broda, primjenjivala su se pravila *lex Rhodia de iactu*.²

Lex Rhodia de iactu (rodijski zakon o izbacivanju tereta u more) Rimljani su preuzeli od otoka Rodosa kako bi riješili neke oblike naknade šteta nastalih u pomorskom prometu. Štetu koja je nastala izbacivanjem dijela tereta u nastojanju da se brod i preostali dio tereta sačuvaju snose razmjerno ostali prijevoznici čija je imovina spašena. To pravilo vrijedilo je samo za slučaj prirodne opasnosti za brod (oluja, nasukavanje) ali ne i za slučaj otimanja broda ili tereta od strane gusara. U širem smislu, ovaj zakon ulazi u okvir reguliranja odnosa iz kontrakta *locatio conductio*.³

U rimskom pravu putnici su najčešće bili trgovci koji su pratili robu u pomorskom prijevozu.⁴ Kapetan broda bio je dužan pripremiti brod za prijevoz robe, ali nije bio dužan obezbijediti smještaj i hranu putnicima, pa su se za udobnost smještaja i hranu putnici trebali sami pobrinuti.⁵ Kao jedan od karakterističnih oblika depozita u rimskom pravu bilo je povjeravanje stvari na čuvanje brodarima tijekom prijevoza robe i putnika morem. Sve dragocjenosti putnici su bili dužni predati kapetanu broda koji je o primljenim stvarima sastavio zapisnik i bio obavezan čuvati ih i vratiti putnicima po okončanju putovanja.

Nepoštovanje ove obaveze rađalo je odgovornost brodara za izgublenu stvar, kao rezultat *custodia*, tj. povećane odgovornosti dužnika u klasičnom

² Romac, A., Rječnik rimskog prava, Zagreb, 1989., str. 205.

³ Romac, A., Rječnik rimskog prava, Zagreb, 1989., str. 199. Bujuklić, Ž., *Ius romanum*, Beograd, 2009., str. 81.

Riječ je o običajnim pomorskim pravilima, preuzetim od Feničana ili drugih pomorskih naroda, koja su uobličena u zakonske propise otoka Rodosa. Njima je potvrđeno da kapetan broda u slučaju nepogode ima pravo izbaciti dio tereta u more kako bi spasio brod i ostatak tereta. Temeljem pravila o općoj havariji, kako se danas naziva ova pravna situacija, nastalu štetu snose vlasnik broda (*conductor*) i vlasnici spašene robe (*locator*), i to srazmjerno njihovoj vrijednosti (solidarna obligacija). Zbog ravnopravne podjele rizika za propast stvari uslijed više sile, vlasnici izbačenog tereta mogli su protiv kapetana podići *actio locati*, a on je sa *actio conducti* mogao od vlasnika spašene robe zahtijevati naknadu isplaćenog iznosa i zadržati robu dok mu iznose bude u cijelosti isplaćen.

⁴ Bonolis, G., *Il diritto marittimo medievale*, Pisa, 1921., s. tr. 3; Brunetti, A., *Diritto marittimo privato*, Torino, 1929., str. 152-162.; Ignjatović, M., *Osnovi rimskog pomorskog prava*, Niš, 2019., str. 114.

⁵ Ignjatović, op. cit., str. 115, Ashburner, W., *The Rhodian Sea Law*, Oxford, 1909., introduction; Bonolis, G., op. cit.; Brunetti, A., *Diritto marittimo privato*, Torino, 1929., str. 174.

rimskom pravu.⁶ Ukoliko se u ulozi depozitara javila osoba *alieni iuris* ili rob, a vlasnik broda je za to znao, treća osoba je imala pravo na tužbu *actio exercitoria* prema vlasniku broda.⁷ Ako je kapetan broda bio rob koji je primio u depozit dragocjenosti ili druge stvari, postojala je njegova odgovornost kao kapetana u slučaju nestanka ili gubitka stvari povjerenih na čuvanje s tim što je vlasnik broda odgovarao za štetu.⁸

Brodar (vlasnik broda, kapetan ili zakupoprimalelj) odgovarao je za preuzetu stvar od putnika bez visokog stupnja pažnje *pater familiasa* jer nije imao naknadu za čuvanje.⁹ Brodar je bio dužan vratiti stvar putniku nakon pristanka u luku zajedno sa pripalcima, uključujući plodove ako ih bilo.

Osim obveza, kapetan broda imao je pravo na naknadu neodložnih troškova i naknadu štete nastalih tijekom čuvanja stvari. Putnici su, osim prava na pružanje usluge pomorskog prijevoza imali prava zahtijevati od brodara čuvanje predatih stvari, uzdržavati se od upotrebe istih te zahtijevati predaju stvari sa pripalcima i plodovima po dolasku u luku.

Do izražene potrebe za zaštitom u pomorskim pothvatima, koja predstavlja preteču pomorskom osiguranju, dolazi u razdoblju rimske Republike, kada se sa geografskim širenjem i ekonomskim jačanjem države u IV i III st. pr. Kr., javlja pravo koje odgovara novonastalim prilikama.¹⁰ *Nautae, caupones i stabularii* u rimskom pravu bili na vrlo lošem glasu pa se donose pretorski edikti o njihovoj

⁶ O značenju termina *custodia* u rimskom pravu vidi: Ignjatović, M., op. cit., str. 114, n. 236.; Ignjatović, M., *Actio furti et damni adversus nautas* kao oblik osiguranja sigurnosti putnika na brodu, u: Zbornik radova Prve međunarodne znanstvene konferencije pomorskog prava – 1st international scientific conference of maritime law: Suvremeni izazovi pomorske plovidbe – Modern challenges of marine navigation, (ur. P. Amižić-Jelovčić), Split, 2017., str. 185-197.

O tome: V. Arangio-Ruiz, *Responsabilita` Contrattuale*, Napoli, II izd. 1933.

⁷ Detaljnije: M. Šarac, *Actio exercitoria*, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Rijeci (1991) v. 25, br. 2, 783-808. (= Pezelj, V., Šarac, M., Ogleđi iz rimskog i dalmatinskog statutarnog pomorskog prava, Split, 2019., str. 13-36);

M. Šarac - T. Miletić, *Odgovornost brodara u rimskom pravu* u: *Zbornik radova Prve međunarodne znanstvene konferencije pomorskog prava – 1st international scientific conference of maritime law: Suvremeni izazovi pomorske plovidbe – Modern challenges of marine navigation*, (ur. P. Amižić-Jelovčić), Split, 2017., str. 421-433. (= Pezelj, V., Šarac, M., Ogleđi iz rimskog i dalmatinskog statutarnog pomorskog prava, Split, 2019., str. 65-74.).

⁸ Opširnije: Ignjatović, M., *Osnovi rimskog pomorskog prava*, Niš, 2019., str. 119.

⁹ Detaljnije: Bučkovski, V., Naumovski, G., *Usporedba koncepta Nautae, Caupones, Stabularii sa posebnim slučajevima depozita u kontekstu rimskog i suvremneog prava*, u: *Zbornik radova Prve međunarodne znanstvene konferencije pomorskog prava – 1st international scientific conference of maritime law: Suvremeni izazovi pomorske plovidbe – Modern challenges of marine navigation*, (ur. P. Amižić-Jelovčić), Split, 2017., str. 115.

¹⁰ Detaljnije: Ignjatović, M., *ibidem*.

poštrenoju odgovornosti (*receptum nautarum, cauponum, stabulariorum; actio furti et damni adversus nautas, caupones, stabularios*).¹¹

2. Srednji vijek

2.1. Bizantsko i ostalo srednjovjekovno pravo

Propisi rimskog prava glede nekih značajnih pomorsko-pravnih instituta preuzeti su u Bazilike premda je pomorska praksa mnogo prije Bazilika prihvatila običaje *Nomos Rhodion nautikos* koji su se razvili u grčko-helenskoj pomorskoj praksi. Navedeni je zakon posebni titul 53 navedene knjige pa je uz Bazilike vršio utjecaj na kasnije srednjovjekovno pomorsko pravo, naročito u istočnim dijelovima Sredozemlja te u Jadranskom moru.¹²

Za štete nanesene putnicima i njihovim stvarima zbog skrivljenog sudara *exercitor navis* odgovarao je po općim načelima za krađe i štete što ih počini brodska posada na robu, stvarima i osobama na brodu, na kvazideliktnoj osnovi, te njihova odgovornost ide po pretorskom pravu *in duplum* (D. 4, 9, 7, pr. I & 1; D. 44, 7, 5, 6; D. 47, 5, 1-2).¹³

Bazilike u sedam titula svoje knjige 53 sadržavaju pomorsko pravo iz Justinijanovih Digesta, Codex-a, i Novela. Bizantska praksa još prije sastavljanja Bazilika vezala se uz poznati bizantski pomorski zakon, tzv. *Nomos rhodion nauticos* koji za sebe tvrdi da je izvadak iz Digesta, ali sadržava i dosta novih propisa različitih od rimskog prava. Nastao je između 600 i 800 godine na temelju dotadašnjeg materijala iz rimskoga prava i iz helensko-bizantskih pomorskih pravila. *Nomos* se javlja kao osmi titul 53. knjige Bazilika, a u nekim kasnijim rukopisima i kao jedini sadržaj 53. knjige Bazilika.¹⁴ *Nomos* se oslanja na rimsko pomorsko pravo, ali pokazuje znatna odstupanja izazvana burnim razdobljima seobe naroda i s tim u vezi novonastalim prilikama u pomorstvu. Dok je po rimskom pravu princip kontribucije bio primjenjivan smo kod *iactusa*, po bizantskom pravu taj se princip proširuje i na druge pomorske štete (brodolom,

¹¹ Ignjatović, M., *Actio furti et damni adversus nautas* kao oblik osiguranja sigurnosti putnika na brodu, u: Zbornik radova Prve međunarodne znanstvene konferencije pomorskog prava – 1st international scientific conference of maritime law: Suvremeni izazovi pomorske plovidbe – Modern challenges of marine navigation, (ur. P. Amičić-Jelovčić), Split, 2017., str. 185-197.

¹² Horvat, M., Iz historije sudara, brodoloma, spasavanja i pomaganja, *Zbornik za pomorsko pravo*, Tom 6, Zagreb, 1967., str. 16.; Tekst *Nomos Rhodion nauticos* vidi u Ignjatović, M., Osnovi rimskog pomorskog prava, Niš, 2019., str. 178-195.

¹³ Horvat, M., Iz historije sudara, brodoloma, spasavanja i pomaganja, *Zbornik za pomorsko pravo*, Tom 6, Zagreb, 1967., str. 9.; Ignjatović, M., *Exercitor and magister navis* in Roman law, *Facta universitatis, Law and Politics* Vol. 16, n. 3, Faculty of law, University of Niš, Serbia, 2018, pp 163-172.

¹⁴ Horvat, M., Iz historije sudara, brodoloma, spasavanja i pomaganja, *Zbornik za pomorsko pravo*, Tom 6, Zagreb, 1967., str. 10. Usp. Ashburner, W., op. cit., str. LX.

gusarsku pljačku, udar groma, sudar) pa se stvara novi pojam zajednice protiv opasnosti, *communio periculi*, koju sačinjavaju putem kontribucije brod, teret, trgovci i putnici.

Glede instituta brodoloma i spašavanja *Nomos* sadrži važne razlike prema rimskome pravu. Prema c. 10 trećeg dijela *Nomosa* štetu snose kapetan i posada ako su oni krivi za brodolom. Ako su trgovci krivi, oni snose štetu. Ako nema ničije krivnje, ono što je spašeno od broda i tereta ulazi u kontribuciju, a prošireni pojam kontribucije u vezi je s bizantskim pojmom zajednice broda i tereta, trgovaca i putnika, a izazvan je povećanim pomorskim plovidbenim opasnostima u srednjem vijeku nakon propasti ZRC.¹⁵

Bizantski princip kontribucije prešao je u neke srednjovjekovne statute (Statut Ankone, cap. 86, prvi mletački statut, dalmatinski statuti).¹⁶ Poglavlja 30, 31, 37, 40 i 41 *Nomosa* govore o postocima što ih u slučaju brodoloma imaju platiti trgovci i putnici od dragocjenosti koje nose sobom, a spašene su. Značajna je razlika prema rimskom pravu koje (D. 14, 2, 2, 2) unosi u kontribuciju (kod *iactus-a*) sve osobne stvari putnika, pa su i njihova odjeća i nakit odnosno dragocjenosti (osim hrane) ulazili u kontribuciju. *Nomos* je (c. 9) preuzeo kod kontribucije ovu rimsku odredbu samo u pogledu odjeće, ali je za razliku od rimskog prava utvrdio gornju granicu procjene vrijednosti.

Glede spašenog zlata, srebra, svile i biserja, zakon je odredio da trgovci i putnici moraju zapovjedniku i mornarima platiti određeni postotak od spašenih dragocjenosti u slučaju brodoloma.¹⁷ Trgovci plaćaju (c. 31) desetinu odnosno petinu svog spašenog zlata (zavisno da li su smi stigli na kopno ili su bili spašeni s ostatka broda), a petinu spašenog srebra. Trgovci i putnici (c. 37) plaćaju petnaestinu za spašene isprave o potraživanjima (obveznice, zadužnice). Odredba c. 40 odnosi se na putnike koji su dužni platiti desetinu od zlata, petinu od srebra i desetinu od svile i biserja.¹⁸ U tim slučajevima ne radi se o kontribuciji, nego o nagradi zapovjedniku i mornarima za spašavanje i za njihovo poštenje, budući da su *nautae, capones i stabularii* u rimskom pravu bili na vrlo lošem glasu.¹⁹ U ranom srednjem vijeku taj im loš glas ostaje zbog veze pomorstva i piraterije.²⁰

¹⁵ Horvat, M., Iz historije sudara, brodoloma, spasavanja i pomaganja, *Zbornik za pomorsko pravo*, Tom 6, Zagreb, 1967., str. 17.

¹⁶ Kostrenčić, M., *Pomorsko pravo u statutima primorskih naših gradova i otoka*, Mjesečnik pravničkog društva u Zagrebu, Zagreb, 1915., knjiga I, br. 5 i 6., str. 345-346.

¹⁷ Horvat, M., Iz historije sudara, brodoloma, spasavanja i pomaganja, *Zbornik za pomorsko pravo*, Tom 6, Zagreb, 1967., str. 18, n. 42.

¹⁸ Ibidem.

¹⁹ Tako Ashburner, W., op. cit., str. CCLXI-CCLXII i CCLXXXIX.

²⁰ Grabovac, I., *Pojmovi piratstvo i gusarstvo s posebnim osvrtom na pravno-povijesne konotacije*, u: *Liber amicorum*, Zbornik radova posvećen Antunu Cvitaniću, Ž. Radić (ed.), Split, 2016., str. 53-62.

Nomos Rhodion nautikos u c. 31. izravno propisuje dužnost zapovjednika broda i posade da pruže pomoć pri spašavanju. U svoja posljednja tri poglavlja (c. 45-47) govori detaljno o nagradi spašavateljima i nalaznicima.

2. 2. Srednjovjekovni statutarne propisi: Putnici (*pivati*) i trgovci (*mercatores*) u dalmatinskom statutarne pravu

2.2.1. *Pivati* (*viatores in navi*) su putnici koji putuju brodom uz naplatu određene cijene. Prema odredbama Dubrovačkog statuta putnici²¹ nemaju ništa zajedničko s brodom niti s robom na njemu, te nisu zainteresirani za uspjeh plovidbenog pothvata, osim za sigurnost vlastite osobe. Izričito se odvajaju od tzv. *communitas navis vel ligni* jer ne sudjeluju u plovidbenom pothvatu pa upravo zato ne sudjeluju ni u eventualnoj dobiti koja može snaći brod na putovanju, donosila ona korist (zarobljenje neprijateljskog broda, ostaci brodoloma, *afflatura*) ili štete (zajednička havarija).²² Da bi se lakše prehranili udruživali bi se u posebne *mensae pivatorum*.²³

Njihov pravni položaj najjasnije je definiran odredbama Dubrovačkog statuta (II, 18; VII, 31), te Zadarskog statuta (IV, 71, 93, 94) u kojem je vidljiv utjecaj mletačkog statuta iz 1255. g. (cap. 93).

Zadarski statut putnike izričito spominje kod rješavanja sporova koji izbiju među putnicima na brodu, te u odredbi koja određuje da nitko nije izuzet od osobne dužnosti držanja straže na brodu.²⁴ U slučaju eventualnog spora svaka je strana trebala sucu predati zalog za postupak. U slučaju da u roku od 15 dana nijedna strana nije zatražila raspravu, svakoj se stranci vraćao zalog i spor je

²¹ *Pivati* od grčke riječi επιβάτης – *viatores in navi* prolazni su putnici koji putuju brodom uz naplatu pogodne ili određene cijene.

Lexicon latinitatis medii aevi Iugoslaviae, Zagreb, 1969 – 1978., sv. V, str. 859.;

Kostrenčić, M., *Pomorsko pravo u statutima primorskih naših gradova i otoka*, Mjesečnik pravničkog društva u Zagrebu, Zagreb, 1914, knjiga II, br. 2., str. 966.

²² *Communitas navis vel ligni* (zajednica broda) zajednički je konkretni i točno određeni pravni pojam u koji spadaju sve osobe na privatnim brodovima, izuzevši putnike (*pivate*). Sve što spada u taj pojam ima točno određena prava i dužnosti koja logično proizlaze iz pravnog položaja takve *communitas* koja čini zatvorenu cjelinu.

Nominalno i stvarno taj pojam odgovara pojmu *commune, communitas* na kopnu kao nazivu i pojmu srednjovjekovne općine koja je također zatvorena cjelina vladajućeg sloja. Kao što je upravljanje autonomnom općinom bilo isključivo u rukama vlastele, tako je i *communitas navis vel ligni* upravljala plovidbenim pothvatom isključujući sve ostale. Marinović, A., *Dubrovačko pomorsko pravo, knjiga I*, Split, 1998., 142.

²³ Dubrovački statut II, 18; VII, 30, 31.

²⁴ Zadarski statut IV, 35, 37.; Beuc, I., Statut Zadarske komune iz 1305. g., *Vjesnik Državnog arhiva u Rijeci*, sv. II, Rijeka, 1954., str. 681; Usp. Statut J. Tiepola, cap. 43; Statut R. Zena, cap. 83; Predelli, R., Sacerdoti, A., *Gli statuti marittimi veneziani fino al 1255*. „Nuovo Archivio Veneto“ N. S. a. II, T. IV, 1902., str. 146. Detaljnije: Mijan, D., *Pomorske odredbe Zadarskog statuta u usporedbi s istim odredbama Venecijanskog, Dubrovačkog i Šplitskog statuta*, Rad Zavoda povij. znan. HAZU Zadar, sv. 46/2004., str. 126., 134.

bio okončan. Iznimka je bio nedostatni zalog, kada je sudac imao odlučujuću riječ. Strana koje nije dala zalog ili je dala nedovoljan zalog gubila ga je. Ove su odredbe vrijedile samo za brod s palubom od stotinu milijara. Kod pomorskih sporova, Zadarski i Splitski statut daju prednost sudu matične komune.²⁵

Splitski statut spominje putnike u odredbi koja normira dužnost osobnog obavljanja straže na brodu,²⁶ dok u odredbi koja govori o prijevozu trgovačke robe ili ljudi brodom uzetim u zakup rabi termin „ljudi“.²⁷ Strani trgovci, hodočasnici i svi drugi putnici koji se zateknu u prolazu Splitom imali su pravo na skraćeni sudski postupak u slučaju spora.²⁸

U spisima splitskih notara²⁹ kao primjere prijevoza putnika nalazimo slijedeće ugovore:

- 8. travnja 1369. ser Gole Kataldov iz Dubrovnika izjavljuje da je dužan Kresti Kralijevu 6 solida za prevozninu spomenutog Kreste i njegovih stvari u Dubrovnik. Prevozninu će isplatiti kad stigne u Dubrovnik i iskrca svoje stvari pod prijetnjom kazne propisane Splitskim statutom. Ukoliko put bude trajao dulje od predviđenog vremena, dužnik će nadoknaditi štetu vjerovniku u iznosu koji bude smatrao pravednim.³⁰
- 22. studenoga 1371. Tvrтко Utiković obvezuje se ser Zaninu Ciprijanovu i ser Komolu Franinu, zakupnicima Brodarice kod Dilata, da će za čitavo vrijeme trajanja njihova zakupa prevoziti ljude za uobičajenu cijenu na brodu spomenutih uz diobu dobitka na način da 2/3 pripadaju vlasnicima broda a 1/3 Tvrтku.³¹

²⁵ Detaljnije: Mijan, D., *Pomorske odredbe Zadarskog statuta u usporedbi s istim odredbama Venecijanskog, Dubrovačkog i Splitskog statuta*, Rad Zavoda povij. znan. HAZU Zadar, sv. 46/2004., str. 135.

²⁶ Splitski statut, VI, 66.

²⁷ Splitski statut, IV, 48.

²⁸ Splitski statut I, 5; VI, 71. Radić, Ž., Ratković, I., *Položaj stranaca u splitskom statutarnom pravu*, ADRIAS, br. 12, Zagreb-Split 2005., str. 212., Isto i Paški statut II, 16. Detaljnije: Ladić, Z., *Prilog proučavanju hodočašćenja iz Zadra u drugoj polovici 14. st. CCP*, god. XVII, br. 32, Zagreb 1993., str. 21.

²⁹ Detaljnije o splitskom notarijatu: Grbavac, B., *Splitski javni notarijat u vrijeme nastanka Statuta*, u Splitski statut iz 1312. godine: povijest i pravo, povodom 700. obljetnice, Zbornik radova sa međunarodnoga znanstvenog skupa održanog 24-25. rujna 2012. godine u Splitu, Ž. Radić – M. Trogrlić – M. Meccarelli – L. Steindorff (eds.), Split 2015.

³⁰ Rismondo, V., *Pomorski Split druge polovine XIV. stoljeća*, notarske imbrevijature, Izdanje Muzeja grada Splita, sveska 5, Split, 1954., br. 73, str. 59.

³¹ Rismondo, V., *Pomorski Split druge polovine XIV. stoljeća*, notarske imbrevijature, Izdanje Muzeja grada Splita, sveska 5, Split, 1954., br. 152, str. 98.

- 9. siječnja 1373. Nikola protocol izjavljuje da je primio od Novaka Matejeva i ser Petra Ivanova, izvršitelja oporuke Frane Nikolina, svotu novca za prijevoz bratra Filipa, kustosa Cetine.³²
- 22. siječnja 1369. Jacobus Gaberutij iz Rekanata ugovara sa Massiusom Siluestri iz Ortone o svom prijevozu sa šest konja i dvije sluge u Manfredoniju brodom Sveta Katarina koji se nalazi u trogirskoj luci. U Manfredoniji će Jacobus Gaberutij ukrcati 550 venecijanskih stara žita u roku od 10 dana i prevesti ga u Trogir, te isplatiti Massiusu Siluestri 50 dukata zlatnih i u zlatu u roku od tri dana od dolaska u trogirsku luku.³³

Splitska bratovština sv. Nikole organizirala je prijevoz hodočasnika (*Romerii*) u Rim, naročito tijekom jubilarnih godina.³⁴ Hodočasnici bi se unajmljenim brodom prevezli do zapadne jadranske obale (najčešće Ankone ili Recanatija) odakle bi nastavili put za Rim. Prema čl. 15. Matrikule sv. Nikole iz 14. st. brodovi ili barke koje bi hodočasnici iznajmili bili bi težine nosivosti od sto stara naviše, a postojao je i poseban red vožnje kako bi se točno znalo vrijeme kada koji brod polazi s odredišta zbog izbjegavanja sukoba među parunima. Čl. 14 Matrikule propisuje određivanje redoslijeda kod prevoženja hodočasnika bacanjem karte.³⁵

2.2.2. U srednjem vijeku trgovci i hodočasnici su bili najčešći putnici.³⁶ Odredbe koje reguliraju njihov pravni položaj najdetaljnije reguliraju slijedeći statuti: Dubrovački (VII, 58), Zadarski (IV, 31), Splitski (VI, 66) te matrikula mornarske bratovštine sv. Nikole iz Splita (čl. 14).

Kostrenčić definira trgovce kao “osobe koje na brodovima prevoze svoju za prodaju određenu robu, a zato plaćaju poduzetniku pomorskog putovanja prevozninu (*naulum*).”³⁷ Marinović daje sličnu definiciju s time što naglašava da trgovci ne stupaju u plovidbeni pothvat u užem smislu te zato plaćaju posebnu

³² Rismondo, V., *Pomorski Split druge polovine XIV. stoljeća*, notarske imbrevijature, Izdanje Muzeja grada Splita, sveska 5, Split, 1954., br. 167, str. 106.

³³ Rismondo, V., *Pomorski Split druge polovine XIV. stoljeća*, notarske imbrevijature, Izdanje Muzeja grada Splita, sveska 5, Split, 1954., br. 54, str. 48.

³⁴ Detaljnije: Duplančić, A., *Ulomci arhiva splitskih bratovština u arheološkom muzeju u Splitu*, CCP, 27/1991., str. 107-116.; Duplančić, A., *Novo čitanje podataka o splitskoj bratovštini pomoraca*, Kulturna baština 33/2006., str. 252-262.; Novak, G., *Kada je osnovana bratovština sv. Nikole u Splitu?*, Starohrvatska prosvjeta, vol. I, br. 1-2, 1927., str. 87-90.

³⁵ Novak, Z., *Značaj i uloga bratovština pomoraca Sv. Nikole od Sdorija u srednjovjekovnom splitskom društvu*, u: Zbornik radova s međunarodnoga naučnog skupa „XII vijekova bokeljske mornarice“, Kotor: Bokeljska mornarica Kotor, 2010., str. 130.

³⁶ Kostrenčić, M., op. cit., 1914., str. 966.; Brajković, V., *Étude historique sur le Droit Maritime Privé du Littoral Yugoslave*, Marseille 1933., str. 172.; Marinović, A., *Pomorsko-pravni propisi sredovječnog Dubrovačkog Statuta*, Pomorski zbornik 1, Zadar, 1963., str. 439.; isti: *Dubrovačko pomorsko pravo, knjiga I*, Split, 1998., 138.

³⁷ Kostrenčić, M., op. cit., str. 965.

vozarinu (*naulum*).³⁸ Bez obzira što ne stupaju u plovidbeni pothvat, po prirodi stvari su zainteresirani za uspjeh pothvata. Stoga prije krcanja robe sklapaju pismeni ugovor s poduzetnikom plovidbenog pothvata koji moraju unijeti u brodsku knjigu. U ugovore su unošene klauzule o broju mornara i brodskoj opremi te o modalitetima plovidbe. Ugovor se morao najmanje osam dana prije polaska broda prikazati knezu i Malom vijeću.

U svrhu lakše prehrane i zaštite zajedničkih interesa (u slučaju povrede pretrpljene izvan broda ili zarobljavanja zbog represalija) trgovci se udružuju u posebne *mensae mercatorum*. Iako ne sudjeluju neposredno u pomorskom poduzeću, ipak su zainteresirani za uspjeh pothvata. Prije krcanja robe na brod trgovci su sklapali pismeni ugovor s poduzetnikom plovidbenog pothvata kojim su točno precizirali modalitete plovidbe, pa parun nije mogao bez njihove suglasnosti poduzeti nikakav važniji korak, posebice ne iskrcavati niti ukrcavati robu, kao ni vršiti *iactus* robe s broda.³⁹

Mensae mercatorum nadoknađivale su štetu trgovcu koji bi tijekom putovanja izašao na kopno u poslu svoje menze i doživio nezgodu ili pretrpio štetu, kod podjele zarobljenog broda ili ostataka brodoloma na koje brod naiđe (*“afflatura”*⁴⁰) i to u vrijednosti jedne četvrtine zarobljene ili nađene stvari.⁴¹ U slučaju zarobljavanja u ime represalija zbog duga nekoga od svojih sugrađana štetu je snosio čitav brod.⁴²

Zadarski statut sadrži odredbe o namjernom potkradanju trgovaca od strane brodovlasnika.⁴³ To je jedina odredba koja poimenično navodi robu koja se prevozi i ostali statuti nemaju takvih odredbi. Odredba se odnosila na svaki brod s palubom od 100 milijara naviše. Ako je brodovlasnik odbijao platiti odštetu trgovcima, *Curia* i knez su bili dužni u roku od 15 dana prisiliti brodovlasnika na plaćanje.⁴⁴

³⁸ Marinović, A., *Pomorsko-pravni propisi sredovječnog Dubrovačkog Statuta*, Pomorski zbornik 1, Zadar, 1963., str. 439.; Marinović, A., *Dubrovačko pomorsko pravo, knjiga I*, Split, 1998., 139.

³⁹ Dubrovački statut, VII, 12. Marinović, A., *Dubrovačko pomorsko pravo, knjiga I*, Split, 1998., 139.

⁴⁰ *Afflatura* je stvar nađena u moru bez gospodara i zauzeta od nalaznika. Detaljnije: Marinović, A., nav. dj., str. 139, nota 151.; *Lexicon latinitatis...*, s. v.

⁴¹ Npr. četvrtina po Dubrovačkom statutu (VII, 35) i Korčulanskom statutu (cap. 10).

⁴² Dubrovački statut, VII, 32. Detaljnije: Marinović, A., *Dubrovačko pomorsko pravo, knjiga I*, Split, 1998., str. 140.

⁴³ Zadarski statut, IV, 24: „Obeštećenje trgovaca za svaku vreću pamuka, kako prekomorskog tako onoga iz Romanje ili Kalabrije, kao vune iz Barbaije i Rote, što se kradomice iskrcava“

⁴⁴ O krađi na brodu u rimskom pravu vidi: Ignjatović, M., *Theft on Board of a Vessel*, Zbornik radova Druge međunarodne znanstvene konferencije pomorskog prava – 2nd international scientific conference of maritime law: Suvremeni izazovi pomorske plovidbe – Modern challenges of marine navigation, (ur. P. Amišić-Jelovčić), Split, 202018., str. 119-134.

2. 2. 3. Hodočasnici. Osim trgovaca koji su pratili svoju robu, u putnike spadaju i hodočasnici.⁴⁵ Hodočašćenje je jedan od temeljnih oblika srednjovjekovne pobožnosti. Na prijevoz hodočasnika negativno je utjecala nesigurnost pomorske plovidbe, što najjasnije ilustrira učestalost oporučivanja onih koji su se odlučili na dalja putovanja.⁴⁶ Tako primjerice *22. travnja 1350. u Zadru Dimina pok. Bogdana Culeraxa sastavlja oporuku želeći hodočastiti u Rim.*⁴⁷

U zadarskim i dubrovačkim oporukama iz 80-ih i 90-ih godina XIII. st. pojavljuju se legati za sudjelovanje u organiziranim pohodima u Svetu Zemlju.⁴⁸

- *1296. g. Koša Saladin u oporuci namjenjuje 300 mletačkih libara vitezu koji će za njegovu dušu otići u Svetu Zemlju.*⁴⁹
- *1283. Dubrovčanin Ilija Rastić ostavlja 20 perpera za križarsko-hodočasnički pohod u Svetu Zemlju.*⁵⁰

U godini „crne smrti“ i velikog pomora 1348. Dubrovčani često u oporukama ostavljaju novčana sredstva potrebna da neka osoba umjesto njih otiđe za

⁴⁵ Na Sredozemnom je moru prijevoz putnika bio intenzivniji nego na Atlantskoj obali. Posebice se to odnosilo za vrijeme i neposredno nakon križarskih ratova kada se razvijao prijevoz hodočasnika u Svetu Zemlju. Istočnojadranski dio hrvatskih zemalja nalazio se na putu kojim su prolazile skupine križara što su odlazile u prvi i četvrti križarski rat. Taj prijevoz nije dugo trajao jer su veze s Palestinom uglavnom potpuno prestale.

Procvat prijevoza putnika vezan je uz otkrića novih zemalja, što je postupno uzrokovalo veliku emigraciju iz europskih zemalja. Pored toga su i nesigurnosti pomorske plovidbe bile ublažene.

Usljed specifičnih ekonomskih i maritimnih razloga prijevoz putnika morem u većem opsegu uglavnom se počeo prakticirati u drugoj polovici 19. st. Jakaša, B., *Sistem plovidbenog prava Jugoslavije*, Treća knjiga, 3. svezak, Ugovori o iskorištavanju brodova, Čakovec, 1984., str. 1; 1.

Različita su stajališta o pravnoj prirodi ugovora o prijevozu putnika i prtljage. Neki autori smatrali su da je riječ o kombinaciji dvaju ugovora: ugovora o djelu i ugovora o zakupu (najmu), smatrajući da brodareva obveza da preveze putnika iz jednog mjesta u drugo proizlazi iz ugovora o djelu, a obveza smještaja putnika u brodsku kabinu iz zakupnog (najamnog) odnosa. Međutim, kada je riječ o prijevozu putnika, ipak se radi o ugovoru „*sui generis*“, tj. o posebnoj vrsti ugovora koja zbog svojih specifičnosti zauzima posebno mjesto u okviru ugovora o pomorskim plovidbenim poslovima, a zbog kojih su specifičnosti nastala pravna pravila koja ovaj ugovor odvajaju od ugovora o djelu.

O pravnoj prirodi ugovora o prijevozu putnika više u: Dworski, E., *Ugovori o iskorištavanju pomorskih brodova* (skripta), I i II, Rijeka, 1961., 170.

⁴⁶ Raukar, T., Zadar u XV. stoljeću, Zagreb, 1977., 140-141.

⁴⁷ Codex diplomaticus regni Croatiae, Dalmatiae et Slavoniae, I - XVIII, Urednici: T. Smičiklas (II-XII); E. Laszowski i M. Kostrenčić (XIII), M. Kostrenčić (I, XIV-XVI), S. Gunjača (XVII), D. Rendić-Miočević (XVIII). Zagreb 1904-1990., sv. XI 454/596.

⁴⁸ Ladić, Z., Prilog proučavanju hodočašćenja iz Zadra u drugoj polovici 14. st. CCP, god. XVII, br. 32, Zagreb 1993., str. 24.; Leksikon hrvatskoga srednjovjekovlja, Školska knjiga, Zagreb, 2017., str. 272-275., Ladić, Z., Last will: passport to heaven, Zagreb, 2012.

⁴⁹ SZB I = Spisi zadarskih bilježnika Henrika i Creste Tarallo 1279-1308., vol. I, Zadar, 1959., br. 44, str. 80.

⁵⁰ SDK II = Spisi dubrovačke kancelarije II, (ur. J. Lučić, Zagreb, 1984., br. 1341, str. 374.

njihovu dušu po oprost u Rim.⁵¹ Ta tzv. zamjenička hodočašća bila su sve do konca srednjeg vijeka prevladavajuća, iako je bilo i osobnih, mada u skromnijem opsegu.⁵² Hodočasnici⁵³ se u Zadarskom statutu spominju glede oslobađanja odgovornosti za štete koje su mogle zadesiti brod od preko sto milijara koji im je u cijelosti dat u najam.⁵⁴ Hodočasnici i trgovci koji su bili na brodu dijelili su štetu ravnopravno prema njihovom iznosu u cjelokupnoj brodarini.⁵⁵

Reformacijom Zadarskog statuta iz 1448., jedanaeste indikcije, 15. srpnja, zabranjuje se prijevoz hodočasnika brodom nosivosti manje od 300 stara.⁵⁶ Brodovlasnici su bili dužni u kneževom uredu pismeno prikazati nosivost svojih brodova koji su namijenjeni za hodočasnike s imenima brodovlasnika.

⁵¹ Codex diplomaticus regni Croatiae, Dalmatiae et Slavoniae, I - XVIII, Urednici: T. Smičiklas (II-XII); E. Laszowski i M. Kostrenčić (XIII), M. Kostrenčić (I, XIV-XVI), S. Gunjača (XVII), D. Rendić-Miočević (XVIII). Zagreb 1904-1990., vol. XI 344/452, 346/456.

⁵² Detaljnije o pitanjima hodočašća i pobožnosti te o tijeku putovanja i prtljazi na temelju analize oporuke Maruše u: Lonza, N., *Ego fui per omnia loca sancta*: hodočašće Dubrovkinje Maruše u Svetu Zemlju 1394., Rad HAZU Razreda historičko-filološkoga i filozofičko-juridičkoga, 529 (2017), 529; 95-119.

⁵³ Danteovi stihovi iz 31. pjevanja Raja:

*„Qual è colui che forse di Croazia
viene a veder la Veronica nostra“*

*(Ko taj što možda iz Hrvatske sada
dolazi našu Veroniku zreti)*

svjedočanstvo su o hrvatskom sudioništvu u 14. st. u istaknuta hodočasnička središta kao što je bio Rim i štovanje Veronikina rupca s otiskom Kristova lika.

Dante II, 543. Cit. prema Raukar, T., *Hrvatsko srednjovjekovlje*, Zagreb, 1997., 351.

Od sredine 14. st. vrele najčešće spominju Rim kao odredište hodočasničkih putovanja iz Hrvatske, što je posljedica uvođenja jubilejske godine što ju je 1300. proglasio papa Bonifacije VIII. i oprosta što su bili vezani uz hodočasnički dolazak u Rim. Danteovi stihovi govore upravo o toj etapi hrvatskog hodočasništva.

Za hrvatske hodočasnike papa Nikola V odobrio je 1453. g. osnivanje gostinjska sv. Jeronima.

Usp. Kolanović, J., *Šibenik u kasnome srednjem vijeku*, Zagreb, 1995., str. 14-15.

⁵⁴ Zadarski statut IV, 31. Detaljnije: Mijan, D., *Pomorske odredbe Zadarskog statuta u usporedbi s istim odredbama Venecijanskog, Dubrovačkog i Splitskog statuta*, Rad Zavoda povij. znan. HAZU Zadar, sv. 46/2004., str. 125.

U odredbi IV, 71 pod utjecajem mletačkih statuta Zadarski statut upotrebljava uz naziv peregrini-hodočasnici još i termin *suprasalientes* ili *supersalientes*.

Lat. *suprasaliens* v. *Lexicon latinitatis mediae aevi Iugoslaviae*, Zagreb, 1969 – 1978., sv. VII, str. 1157)

„brodski vojnik“ i „brodski putnik“, ali s pozivom na glavu 37. u IV, 31 je u značenju brodskog putnika.

Usp. Kostrenčić, M., *Pomorsko pravo u statutima primorskih naših gradova i otoka*, Mjesečnik pravničkog društva u Zagrebu, Zagreb, 1914, knjiga II, br. 2., str. 93.

Ladić, Z., *Prilog proučavanju hodočašćenja iz Zadra u drugoj polovici 14. st. CCP, god. XVII, br. 32*, Zagreb 1993., str. 17-31.

⁵⁵ Istu odredbu sadrži Statut R. Zena, cap. 78. Predelli, R., Sacerdoti, A., *Gli statuti marittimi veneziani fino al 1255*. „Nuovo Archivio Veneto“ N. S. a. II, T. IV, 1902., str. 150; Mijan, D., *Pomorske odredbe Zadarskog statuta u usporedbi s istim odredbama Venecijanskog, Dubrovačkog i Splitskog statuta*, Rad Zavoda povij. znan. HAZU Zadar, sv. 46/2004., str. 125.

⁵⁶ Zadarski statut, Reformacija 134. Detaljnije: Mijan, D., *Pomorske odredbe Zadarskog statuta u usporedbi s istim odredbama Venecijanskog, Dubrovačkog i Splitskog statuta*, Rad Zavoda povij. znan. HAZU Zadar, sv. 46/2004., str. 125.; Ladić, Z., *Prilog proučavanju hodočašćenja iz Zadra u drugoj polovici 14. st. CCP, god. XVII, br. 32*, Zagreb 1993., str. 21.

O mjeri star vidi R. Vidović, *Pomorski rječnik*, Split, 1984., str. 411; SZB V = Spisi zadaraskih bilježnika 1355-1356., sv. II, Zadar, 2003., str. 549.

Brodovlasnici su smjeli prevoziti najviše dvadeset ljudi i jednoga konja na stotinu stara. Cijena prijevoza iznosila je 50 solada po svakom čovjeku i jedan dukat u zlatu po svakom konju.

2.2.4. Osim putnika, trgovaca i hodočasnika statuti spominju i poklisare, propisujući njihovu plaću obzirom na razna mjesta kamo su slani. Tako Zadarski statut brodom kao prijevoznim sredstvom šalje poklisare u slijedeća mjesta: Rab, Senj, Krk, Osor ili Cres, Rijeku, Pulu ili Poreč, Trst ili Kopar, Mletke, Jakinsku Marku, Rim, Dubrovnik. I najmanje su se razdaljine radije prevaljivale morem nego kopnom, pa i glede putovanja u Nin, Vranu, Bribir ili Skradin⁵⁷. Iako se ne spominje izričito u statutarnim odredbama, poklisari su vjerovatno putovali brodom i u Šibenik, Trogir, Omiš ili Hvar te Korčulu.⁵⁸

Dubrovački statut pomorske gradove u koje su Dubrovčani slali poklisare-poslanike dijeli u nekoliko geografskih skupina, a brod kao prijevozno sredstvo predviđen je za putovanje u Drač, Valonu, Krf, Armiru, Arban, Ulcinj, Bar, Kotor, Neretvu (Drijevu), Omiš, Split, Trogir, područje Pule do Trsta te Brindisi do Vieste.⁵⁹

Splitski statut spominje da poklisari, glede pomorskog puta, idu u Veneciju, Ankonu, Marke, Istru, kao i u južni Jadran, Apuliju i Drač. Također se spominje poslanstvo u Ugarsku i Dunav, Srbiju i Bosnu, Dalmaciju i Hrvatsku. Izričito se navodi da poslanici koji idu u Šibenik, Trogir, Omiš ili na dalmatinske otoke trebaju dobiti lađu.⁶⁰

Trogirski statut ograničava troškove putovanja poklisaru koji se prevozi morem na 30 malih mletačkih libara. Ujedno se obvezuje nadoknaditi mu troškove nastale zbog opasnosti na moru, a za slučaj smrti tijekom prijevoza morem komuna će isplatiti 50 malih libara članovima njegove kuće.⁶¹

2.2.5. Prijevoz prtljage: Unatoč nesumnjivoj činjenici da je prijevoz putnika u najužoj vezi s prijevozom prtljage, radi se pravno o dva sasvim samostalna pravna

⁵⁷ Detaljnije: Pezelj, V., Šarić, I., *Pomorskopravne odredbe srednjovjekovnog Skradinskog statuta*, u Amičić, P., (ur.) *Zbornik radova Druge međunarodna znanstvena konferencija pomorskog prava – „2nd International Scientific Conference on Maritime Law“ : Suvremeni izazovi pomorske plovidbe – „Modern challenges of marine navigation“*, Split, Hrvatska, 27 - 28. rujna 2018., str. 263.

⁵⁸ Zadarski statut I, 12. Usp. Mijan, D., *Pomorske odredbe Zadarskog statuta u usporedbi s istim odredbama Venecijanskog, Dubrovačkog i Splitskog statuta*, Rad Zavoda povij. znan. HAZU Zadar, sv. 46/2004., str. 127.

⁵⁹ Dubrovački statut II, 24. Detaljnije: Marinović, A., *Dubrovačko pomorsko pravo, knjiga I*, Split, 1998., str. 303-305.

⁶⁰ Splitski statut II, 45. Usp. Mijan, D., *Pomorske odredbe Splitskog statuta u usporedbi s istim odredbama zadarskog, dubrovačkog i venecijanskog statuta*, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, god. 41, 2004., str. 360.

⁶¹ Trogirski statut I, 78.

posla.⁶² Općenito bi se moglo reći da se pod pojmom prtljage obuhvaćaju stvari koje putnik nosi sobom tijekom putovanja.⁶³

Neke elemente ugovora o prijevozu prtljage sadrži Zadarski statut propisujući ono što je dopušteno na brod ponijeti trgovcima, vojnicima i svećenicima. Među stvari koje je dopušteno ponijeti spadaju: škrinja, perina, ogrjev i drvo, vino i voda, brašno i dvopek.⁶⁴ Ove odredbe Zadarskog statuta po stilu, sadržaju i redoslijedu odgovaraju glavama 55-60 mletačkih pomorskih statuta R. Zena (*Statuta navium ili Capitulare nauticum*) iz 1255. g., iako one postoje i u ranijem Tiepolovom statutu.⁶⁵ Svaki trgovac, mornar, vojnik ili svećenik imao je pravo kao osobnu prtljagu ukrcati samo jednu škrinju, u protivnom je plaćao brodarinu.⁶⁶ Zakupoprimateeljima i mornarima je bilo dozvoljeno na brod donijeti perinu do težine od četrdeset libara.⁶⁷ Ako je netko već imao postelju na brodu ili ako je perina bila teža od 45 libara, tada se plaćala posebna brodarina. U ovoj se glavi ne spominju vojnici, svećenici ni sluge kao u prethodnoj koja govori o unošenju škrinje na brod. Unošenje drva za ogrjev bilo je limitirano potrebama pojedine osobe za vrijeme plovidbenog pothvata.⁶⁸ Količina drva koja premaši navedene potrebe pripada brodovlasnicima.

Svaki sudionik pomorskog poduhvata mogao je ponijeti na putovanje jedan bignocij odnosno četiri zadarska modija vina i vode na putovanje preko mora i *Barbarije*, odnosno dva i pol zadarska modija vina i vode za kraća putovanja.⁶⁹ Višak vode i vina uračunavao se u dopuštene milijare i kantare pojedine osobe.⁷⁰

⁶² Grabovac, I., *Plovidbeno pravo Republike Hrvatske*, Split, 2003., str. 166.

⁶³ Marin, J., *Ugovori o prijevozu putnika i prtljage morem*, Zagreb, 2005., 77.

⁶⁴ Zadarski statut IV, 25-30. Detaljnije: Mijan, D., *Pomorske odredbe Zadarskog statuta u usporedbi s istim odredbama Venecijanskog, Dubrovačkog i Splitskog statuta*, Rad Zavoda povij. znan. HAZU Zadar, sv. 46/2004., str. 122, 123

⁶⁵ Usp. Margetić, L., *Osnove srednjovjekovnog obveznog prava u Dalmaciji*, Rad HAZU 465, knjiga XXXII, Društvene znanosti, Zagreb, 1993., str. 88-89.; Mijan, D., *Pomorske odredbe Zadarskog statuta u usporedbi s istim odredbama Venecijanskog, Dubrovačkog i Splitskog statuta*, Rad Zavoda povij. znan. HAZU Zadar, sv. 46/2004., str. 122.

⁶⁶ Zadarski statut IV, 25; Sluge nemaju pravo na škrinju. Usp. Tiepolov statut, g. 30, Zeno, gl. 55. Detaljnije: Predelli, R., Sacerdoti, A., *Gli statuti maritimi veneziani fino al 1255*. „Nuovo Archivio Veneto“ N. S. a. II, T. IV, 1902., str. 143. Dubrovački statut (VII, 10) trgovačkim djetićima izričito zabranjuje unošenje sanduka s robom. Usp. Margetić, L., *Osnove srednjovjekovnog obveznog prava u Dalmaciji*, Rad HAZU 465, knjiga XXXII, Društvene znanosti, Zagreb, 1993., str. 89.

⁶⁷ Zadarski statut IV, 26. Usp. Statut R. Zena, 56; Predelli, R., Sacerdoti, A., *Gli statuti maritimi veneziani fino al 1255*. „Nuovo Archivio Veneto“ N. S. a. II, T. IV, 1902., str. 143.

⁶⁸ Zadarski statut, IV, 27. Usp. Statut J. Tiepola, cap. 32, Statut R. Zena, cap. 57; Predelli, R., Sacerdoti, A., *Gli statuti maritimi veneziani fino al 1255*. „Nuovo Archivio Veneto“ N. S. a. II, T. IV, 1902., str. 143.

⁶⁹ Zadarski statut, IV, 28. Usp. Statut J. Tiepola, cap. 33, Statut R. Zena, cap. 58; Predelli, R., Sacerdoti, A., *Gli statuti maritimi veneziani fino al 1255*. „Nuovo Archivio Veneto“ N. S. a. II, T. IV, 1902., str. 138. Zadarski modij je iznosio 104,1629 l. Zadarski statut 759.

⁷⁰ Usp. Zadarski statut, IV, 28-30, 53, 54, 67.

Miljar je iznosio 1000 libara (mjera) odnosno 477 kg, a kantar je iznosio 150 velikih libri što je iznosilo 71 kg. Zadarski statut, 759.; SZB V 549.

Dopuštena količina brašna i dvopeka bila je jednaka za sve sudionike pomorskog poduhvata i iznosila je dva zadarska modija za one koji idu izvan Jadrana, s time da imaju pravo u povratku obnoviti svoje zalihe.⁷¹ Kao kod vina i vode, višak brašna i dvopeka uračunavao se u dopuštene milijare i kantare. Splitski statut prepušta Kuriji da prema prilikama odredi dozvoljenu količinu žita i dvopeka za sudionike plovidbenog pothvata, a za prekršitelje propisuje kaznu kao da krijumčare žito, iako ne precizira količinu dozvoljenog žita i dvopeka.⁷²

Zadnja glava ovoga tematskog poglavlja Zadarskog statuta propisuje dužnost dvostruke nadoknade brodarine na račun svoga miljara odnosno kantara za svakoga tko je ukrcao više od dozvoljenog.⁷³

3. Suvremeno pravo

Ugovorom o prijevozu putnika prijevoznik se obvezuje putnika prevesti brodom, a putnik platiti prevozninu (čl. 599., st. 1 PZ-a).⁷⁴ Prijevoznik je osoba koja sklapa ugovor o prijevozu ili u čije se ime taj ugovor sklapa, bilo da on sam stvarno obavlja prijevoz bilo da ga obavlja preko stvarnog prijevoznika (čl. 598., toč. 1. PZ-a). Putnik je osoba koja se prevozi brodom na temelju ugovora o prijevozu ili koja prati vozilo ili žive životinje koje se prevoze na temelju ugovora o prijevozu stvari (čl. 598. toč. 4 PZ-a).

Na prava putnika primjenjuje se odredbe Uredbe (EU) br. 1177/2010 Europskog parlamenta i Vijeća od 24. 11. 2010. o pravima putnika kada putuju morem ili unutarnjim plovnim putovima i o izmjeni Uredbe br. 2006/2004 (čl. 606., st. 1. PZ-a).⁷⁵

Uredba utvrđuje pravila za prijevoz morem i unutarnjim plovnim putovima s obzirom na:

- a) nediskriminacija među putnicima s obzirom na uvjete prijevoza koje nude prijevoznici;

⁷¹ Zadarski statut, IV, 29. Usp. Statut J. Tiepola, cap. 34, Statut R. Zena, cap. 59; Predelli, R., Sacerdoti, A., *Gli statuti marittimi veneziani fino al 1255*. „Nuovo Archivio Veneto“ N. S. a. II, T. IV, 1902., str. 138.

⁷² Splitski statut, VI, 50.

⁷³ Zadarski statut, IV, 30. Usp. Statut J. Tiepola, cap. 35, Statut R. Zena, cap. 60; Predelli, R., Sacerdoti, A., *Gli statuti marittimi veneziani fino al 1255*. „Nuovo Archivio Veneto“ N. S. a. II, T. IV, 1902., str. 138.

⁷⁴ Bolanča, D., *Prometno pravo RH*, Split, 2016., str. 202.

⁷⁵ Regulation (EU) No 1177/2010 of the European Parliament and of the Council of 24 November 2010 concerning the rights of passengers when travelling by the sea and inland waterway and amending Regulation (EC) No 2006/2004 – Official Journal L 334, 17. 12. 2010, p. 1-16.
Detaljnije: Amžić Jelovčić, P., *Rights of Passengers in Maritime Carriage – European Legislation, International workshop on Law and Politics – Proceedings Booklet / İlhan gazi (ur.)*, Ankara, Turkey, Scientific Cooperations, 2015, str. 307-322.

- b) nediskriminacija i pružanje pomoći osobama s invaliditetom i osobama smanjene pokretljivosti
- c) prava putnika u slučajevima otkaza ili kašnjenja;
- d) minimalne informacije koje treba dati putnicima;
- e) postupanje s pritužbama;
- f) opća pravila o izvršenju (čl. 1).⁷⁶

U pogledu šteta nastalih putniku i njegovoj prtljazi, PZ predviđa dva različita rješenja s obzirom na klasu broda.

Na prijevoz putnika i prtljage u međunarodnoj plovidbi i nacionalnoj plovidbi klase A i B kako su definirani Direktivom 2009/45/EZ Europskoga parlamenta i Vijeća o sigurnosnim pravilima i normama za putničke brodove, primjenjuje se Uredba 392/2009 Europskoga parlamenta i Vijeća o odgovornosti prijevoznika u prijevozu putnika morem u slučaju nesreća (čl. 612., st. 1. PZ-a). *Direktiva 2009/45/EZ Europskoga parlamenta i Vijeća od 6. svibnja 2009. g. o sigurnosnim pravilima i normama za putničke brodove*⁷⁷, određuje da brod klase A znači putnički brod koji obavlja putovanja u nacionalnoj plovidbi osim putovanja obuhvaćenim klasama B, C i D dok brod klase B znači putnički brod koji obavlja putovanja u nacionalnoj plovidbi pri čemu ni u jednom trenutku nije udaljen više od 20 milja od crte kopna na koje se mogu iskrcati osobe koje pretrpe brodolom, uzimajući u obzir srednju visinu morskih mijena (čl. 4., st. 1.).

*Uredba 392/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o odgovornosti pomorskog prijevoznika za putnike u slučaju nesreće*⁷⁸ pooštava odgovornost prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika koje su posljedica pomorske nesreće, povećava iznose ograničenja odgovornosti i uvodi obvezno

⁷⁶ Ne primjenjuje se na putnike koji putuju:

- a) na plovnim objektima ovlaštenima za prijevoz do najviše 12 osoba;
- b) na plovnim objektima čija posada ne broji više od tri člana ili gdje je dužina ukupne putničke usluge manja od 500 metara u jednom smjeru;
- c) na ekskurziji ili aranžmanima za razgledavanje različitima od krstarenja;
- d) na plovnim objektima koji se ne pokreću mehaničkim sredstvima, kao i na originalnim i individualnim replikama povijesnih putničkih plovnih objekata projektiranih prije 1965. godine, izrađenim većim dijelom od originalnih materijala i ovlaštenima za prijevoz do 36 putnika (čl. 606., st. 1 PZ-a).

⁷⁷ Directive 2009/45/EC of the European Parliament and of the Council of 6 May 2006 on safety rules and standards for passenger ships – Official Journal I, 163, 25. 06. 2009. p. 1-140.

⁷⁸ Regulation (EC) No 392/2009 of the European parliament and of the Council of 23 April 2009 on the liability of carriers of passengers by sea in the event of accidents – Official Journal I, 131, 28. 05. 2009, p. 24-46.

Ova odredba prihvaća rješenja Protokola iz 2002 g. na Atensku konvenciju o prijevozu putnika i njihove prtljage morem iz 1974. g. (engl. Protocol of 2002 to the Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974 – tzv. Pal prot 2002). Stupio je na snagu na međunarodnoj razini i za RH dana 23. travnja 2014. (Zakon o potvrđivanju Protokola iz 2002. godine na Atensku konvenciju o prijevozu putnika i njihove prtljage morem iz 1974. g. – NN RH – “Međunarodni ugovori”, br. 2/13.

osiguranje putnika od odgovornosti prijevoznika za štete zbog smrti i tjelesne ozljede putnika.⁷⁹

Na prijevoz putnika i prtljage u nacionalnoj plovidbi brodovima koji ne spadaju u klasu A i B (misli se na brodove C i D klase⁸⁰) primjenjuju se odrebe PZ-a (čl. 612., str. 1. PZ-a). Ovaj se dio Pomorskog zakonika zasniva na Atenskoj konvenciji o prijevozu putnika i njihove prtljage morem (engl. Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea) iz 1974. god. (tzv. PAL 74), Protokolu iz 1976. godine na Atensku konvenciju o prijevozu putnika i njihove prtljage morem iz 1974. godine (engl. Protocol of 1976 to the Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea 1974 – tzv. Pal Prot 1976) i Protokolu iz 1990 godine na Atensku konvenciju o prijevozu putnika i njihove prtljage morem iz 1974 godine (engl. Protocol of 1976 to the Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea 1974 – tzv. Pal Prot 1990).

Republika Hrvatska je donijela Zakon o potvrđivanju Atenske konvencije iz 1974. godine o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, s Protokolima iz 1976. i 1990. (NN RH – Međunarodni ugovori“, br. 2/97.). Atenska konvencija i Protokol iz 1976. za RH stupili su na snagu dana 12. travnja 1998. god. (NN RH – Međunarodni ugovori br. 11/98.)

Protokol iz 1990. god. nije ispunio uvjete za stupanje na snagu, ali je PZ utvrdio iznose ograničenja prema tom protokolu.⁸¹

Prijevoznik odgovara za za štetu nastalu zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika⁸², za oštećenje, manjak ili gubitak prtljage⁸³, ako se događaj koji je

⁷⁹ Detaljnije: Bolanča, D., Prometno pravo RH, Split, 2016., str. 204, n. 878-880.

⁸⁰ Definiciju vidi u Bolanča, nav. dj., str. 205., n 882 i 883.

⁸¹ Detaljnije: Bolanča, D., nav. dj., str. 205; Ćorić, D., Debeljak Rukavina, S., Međunarodni i nacionalni propisi iz područja pomorskog prava, „Pomorski glasnik“, Zagreb, 2007., str. 23; Marin, J., Ugovori o prijevozu putnika i prtljage morem Pravni fakultet, Zagreb, 2005., str. 37-50.

⁸² Prtljaga je svaka stvar uključujući i vozilo koje se prevozi na temelju ugovora o prijevozu putnika, osim: a) stvari i vozila koja se prevoze na temelju ugovora o zakupu, na temelju teretnice, prtljažnice ili druge prijevozne isprave ili ugovora koji se u prvom redu odnosi na prijevoz stvari, i b) živih životinja (čl. 588., toč. 5 PZ-a).

⁸³ Prijevoz putnika i ručne prtljage obuhvaća vrijeme za koje se putnik nalazi na brodu, vrijeme za koje se obavljaju radnje ukrcavanja i iskrcavanja putnika te vrijeme za koje se obavlja prijevoz putnika vodenim putem od obale do broda i obratno, ako je cijena tog sporednog prijevoza uračunata u cijenu putne karte, ili ako prijevoznik stavi putniku na raspolaganje brod koji se iskorištava za taj prijevoz. Prijevoz putnika ne obuhvaća vrijeme za koje se putnik nalazi u putničkoj lučkoj stanici ili na kakvom drugom lučkom uređaju na obali (čl. 627., st. 1. PZ-a). Prijevoz ručne prtljage obuhvaća i vrijeme za koje se putnik nalazi u putničkoj lučkoj stanici li na kakvom drugom lučkom uređaju na obali ako je prijevoznik primio ručnu prtljagu, a nije je predao putniku (čl. 627., st. 2. PZ-a). Prijevoz ostale prtljage koja nije ručna obuhvaća vrijeme od trenutka kad je prijevoznik prtljagu na kopnu ili brodu primio do trenutka kad ju je predao putniku (čl. 627., st. 3. PZ-a).

prouzročio štetu dogodio za prijevoza te za zakašnjenje u predaji prtljage⁸⁴ putniku ako se šteta, odnosno zakašnjenje može pripisati krivnji prijevoznika ili osoba koje rade za prijevoznika (čl. 613., st. 1 PZ-a). Temelj odgovornosti je dokazana krivnja, a prijevoznik odgovara i za štetu što je svojom krivnjom prouzroče osobe koje rade za prijevoznika za obavljanje njihovih dužnosti (čl. 614., st. 1. PZ-a). Krivnja prijevoznika se pretpostavlja dok se ne dokaže protivno, ako su smrt ili tjelesna ozljeda putnika ili oštećenje, manjak ili gubitak ručne prtljage⁸⁵ te zakašnjenje u njezinoj predaji putniku nastali neposredno ili posredno zbog brodoloma, sudara, nasukanja, eksplozije, požara ii mana broda (čl. 615., st. 1. PZ-a).

4. Zaključak

U rimskom pravu prijevoz putnika spada pod ugovor *locatio conductio operis* koji se tiče izvršenja nekog djela, a predmet ugovora je rezultat rada. U slučaju prijevoza robe ili putnika morem za rješavanje pitanja šteta nastalih izbacivanjem radi olakšanja broda, primjenjivala su se pravila *lex Rhodia de iactu*. Kapetan broda bio je dužan pripremiti brod za prijevoz robe, ali nije bio dužan obezbijediti smještaj i hranu putnicima. Sve dragocjenosti putnici su bili dužni predati kapetanu broda.

Bizantska praksa još prije sastavljanja Bazilika vezala se uz poznati bizantski pomorski zakon, tzv. *Nomos rhodion nauticos* koji sadrži dosta novih propisa različitih od rimskog prava. Dok je po rimskom pravu princip kontribucije bio primjenjivan samo kod *iactusa*, po bizantskom pravu taj se princip proširuje i na druge pomorske štete (brodolom, gusarsku pljačku, udar groma, sudar) pa se stvara novi pojam zajednice protiv opasnosti, *communio periculi*, koju sačinjavaju putem kontribucije brod, teret, trgovci i putnici. Novi je pojam izazvan povećanim pomorskim plovidbenim opasnostima u ranom srednjem vijeku. Prošireni pojam kontribucije prešao je, pored ostalog, u neke srednjovjekovne statute, među kojima su i dalmatinski.

U dalmatinskom statutarnom pravu putnici ne spadaju u zajednicu broda i posade, ne sudjeluju u plovidbenom pothvatu niti u eventualnoj dobiti koju brod ostvari tijekom putovanja, premda su kao i ostali bili dužni osobno doprinostiti uspjehu plovidbenog pothvata. Trgovci tijekom putovanja prate robu, plaćajući

⁸⁴ Šteta zbog zakašnjenja je materijalna šteta kojaje prouzročena zato što prtljaga nije uručena putniku u razumnom roku, računajući od dana dolaska broda na kojemu se prtljaga prevozila ili je trebalo da se prevozi, ali ne obuhvaća zakašnjenje uzrokovano obustavom rada, štrajkom ili sličnim događajima (čl. 598., toč. 7 PZ-a).

⁸⁵ Ručna prtljaga je prtljaga koju putnik ima u svojoj kabini ili koju on čuva ili nadzire, uključujući i prtljagu koja se nalazi u vozilu ili na vozilu (čl. 598., toč. 6. PZ-a).

za to poduzetniku plovidbenog pothvata prevozninu i ne stupajući pri tome u plovidbeno poduzeće u užem smislu. Pismenim ugovorom s poduzetnikom plovidbenog pothvata prije početka putovanja precizirali su modalitete plovidbe, pa se bez njihove suglasnosti nije mogao poduzeti nikakav značajniji pothvat tijekom plovidbe. Tijekom putovanja formirali su tzv. *mensae mercatorum* čija je svrha osiguranje zajedničke prehrane i zajedničko snošenje štete koje pogode nekoga od njih. U zajednici sa hodočasnici mogli su ugovoriti ravnopravnu podjelu štete u iznosu koji je odgovarao njihovu udjelu u ukupnoj brodarini. Začetke ugovora o prijevozu prtljage sadrži Zadarski statut u odredbama koje dopuštaju trgovcima, vojnicima i svećenicima ponijeti na putovanje temeljne živežne namirnice i odjevne predmete (škrinju, perinu, ogrjev i drvo, vino i vodu te brašno i dvopek).

U Republici Hrvatskoj na prava putnika primjenjuje se odredbe Uredbe (EU) br. 1177/2010 Europskog parlamenta i Vijeća od 24. 11. 2010. o pravima putnika kada putuju morem ili unutarnjim plovnim putovima i o izmjeni Uredbe br. 2006/2004 (čl. 606., st. 1. PZ-a).

U pogledu šteta nastalih putniku i njegovoj prtljazi, Pomorski zakonik predviđa dva različita rješenja s obzirom na klasu broda. Na prijevoz putnika i prtljage u međunarodnoj plovidbi i nacionalnoj plovidbi klase A i B kako su definirani Direktivom 2009/45/EZ Europskoga parlamenta i Vijeća o sigurnosnim pravilima i normama za putničke brodove, primjenjuje se Uredba 392/2009 Europskoga parlamenta i Vijeća o odgovornosti prijevoznika u prijevozu putnika morem u slučaju nesreća (čl. 612., st. 1. PZ-a). *Uredba 392/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o odgovornosti pomorskog prijevoznika za putnike u slučaju nesreće* pooštrava odgovornost prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika koje su posljedica pomorske nesreće, povećava iznose ograničenja odgovornosti i uvodi obvezno osiguranje putnika od odgovornosti prijevoznika za štete zbog smrti i tjelesne ozljede putnika.

Na prijevoz putnika i prtljage u nacionalnoj plovidbi brodovima koji ne spadaju u klasu A i B (misli se na brodove C i D klase) primjenjuju se odredbe PZ-a (čl. 612., str. 1. PZ-a). Ovaj se dio Pomorskog zakonika zasniva na Atenskoj konvenciji o prijevozu putnika i njihove prtljage morem (engl. Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea) iz 1974. god. (tzv. PAL 74), Protokolu iz 1976. godine na Atensku konvenciju o prijevozu putnika i njihove prtljage morem iz 1974. godine (engl. Protocol of 1976 to the Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea 1974 – tzv. Pal Prot 1976) i Protokolu iz 1990 godine na Atensku konvenciju o prijevozu putnika i njihove prtljage morem iz 1974 godine

(engl. Protocol of 1976 to the Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea 1974 – tzv. Pal Prot 1990.

Republika Hrvatska je donijela Zakon o potvrđivanju Atenske konvencije iz 1974. godine o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, s Protokolima iz 1976. i 1990. (NN RH – Međunarodni ugovori“, br. 2/97.). Atenska konvencija i Protokol iz 1976. za RH stupili su na snagu dana 12. travnja 1998. god. (NN RH – Međunarodni ugovori br. 11/98.) . Protokol iz 1990. god. nije ispunio uvjete za stupanje na snagu, ali je PZ utvrdio iznose ograničenja prema tom protokolu.

LEGAL STATUS OF MARITIME PASSENGERS SINCE ROMAN LAW TO MODERN EUROPEAN LEGISLATION

Given that maritime carriage of passengers represents an activity of special interest to the international community and the EU, the authors supervised the passenger rights and shipowners' responsibilities in maritime transport since the time of Roman Law to 1974 Athens convention and current laws of European legislation which monitored the convention. Passengers in Roman law were mostly merchants following their goods during transport. Until the 17th century the only passengers were merchants following their goods and pilgrims, and the transport of passengers was negatively influenced by poor safety of maritime travel. Passenger transport blossomed with the discovery of new lands which eventually led to a large emigration from European countries. Due to specific economic and maritime reasons, maritime transport of passengers began expanding greatly in the second half of the 19th century. Since the 1970's there is a significant increase in maritime passenger transport as a result of the 1974 Athens convention. The authors especially consider the 2004 Croatian Maritime Code which regulates the transport of passengers by sea and the European Parliament and European Council Regulation 329/2009 on the liability of carriers of passengers by sea in the event of accidents and the 24 November 2010 European Parliament and European Council Regulation 1177/2010 concerning the rights of passengers when travelling by sea and inland waterway, as well as the incorporation of the mentioned documents in Croatian legislation.

Dr. sc. ŽELJKA PRIMORAC, izvanredna profesorica
Pravnog fakulteta Sveučilišta u Splitu, Republika Hrvatska

SUSTAVI POKRIVANJA TROŠKOVA RADA LUČKIH UREĐAJA ZA PRIHVAT I OBRADU BRODSKOG OTPADA PREMA RJEŠENJIMA DIREKTIVE (EU) 2019/883

UDK: 338:628.5
338:502

Izvorni znanstveni članak / Original scientific paper

Budući da odvijanje pomorskog prometa doprinosi prisutnosti brodskog otpada u morskom okolišu, autorica u radu ukazuje na posljednje europske mjere koje imaju za cilj smanjiti ispuštanje brodskog otpada u more pridonoseći smanjenju onečišćenja morskog okoliša i ostvarivanju ekološke održivosti pomorskog prometa što su ujedno i ciljevi europske pomorske politike. Od brodova se zahtijeva predaja cjelokupnog brodskog otpada u lučke prihvatne uređaje u svim lukama EU te su brodovi u razdoblju 2004. - 2013. godine isporučili znatno veće količine smeća u lučke uređaje za prihvata i obradu brodskog otpada. Budući da je trošak rada lučkih prihvatnih uređaja financiran plaćanjem naknada od strane brodova, autorica preispituje ima li primjena različitih sustava pokrivanja troškova rada lučkih uređaja za prihvata i obradu brodskog otpada (sustavi pokrivanja troškova) poticajni učinak za isporuku brodskog otpada u lukama. Autorica ukazuje na europska pravna rješenja novouspostavljenog sustava pokrivanja troškova prema rješenjima Direktive (EU) 2019/883 o lučkim uređajima za prihvata isporuke brodskog otpada (koja je stupila na snagu 27. lipnja 2019. godine) vršeći komparativnu analizu predmetnih rješenja s odgovarajućim rješenjima Direktive 2000/59/EZ.

1. UVOD

Budući da je prosječno 20% otpada u moru ispušteno s brodova, Europska komisija procjenjuje da s trgovačkih brodova svake godine u morskim vodama EU završi 60 000 - 300 000 tona brodskog otpada, 31 000 m³ ulja¹ i 136 000m³

¹ *Ovaj članak je rezultat istraživanja autora u okviru znanstvenoistraživačkog projekta Jadranskog zavoda Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti, pod naslovom *Izazovi u pravnom uređenju morskih luka – primjena europskog prava uz poštovanje nacionalne pravne tradicije* (razdoblje projekta: 1. siječnja 2020. – 31. prosinca 2020.).

Procjenjuje se da operativna ispuštanja brodova čine 45% ukupne godišnje količine ulja koja uđe u morski okoliš (Europska komisija, Izvješće Komisije Europskom parlamentu i Vijeću, Evaluacija Direktive 2000/59/EZ o lučkim uređajima za prihvata brodskog otpada i ostataka tereta u okviru programa za prikladnost i učinkovitost propisa (REFIT), COM(2016) 168 final, 31. ožujka 2013. godine, str. 5, dostupno na: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/ALL/?uri=COM:2016:0168:FIN>).

otpadnih voda.² Cijeneci činjenice kako su duž 70 000 km obale u EU u pogonu više od 1 200 morskih luka namijenjenih komercijalnom korištenju³ zbog čega se Europa ubraja među regije s najvećom gustoćom luka na svijetu,⁴ da se u preko europskih luka obavlja 75% vanjskotrgovinske (uvozno - izvozne) razmjene s ostatkom svijeta,⁵ a unutar više od 600 europskih luka obavlja oko 90% vanjskotrgovinske razmjene - gospodarenje otpadom postalo je unosan posao u EU.⁶ Pri izvršavanju poslova gospodarenja otpadom naglašen je prioritetni značaj primjene načela zaštite okoliša stoga autorica ukazuje na doprinos europskih morskih luka smanjenju ispuštanja brodskog otpada u more tj. ostvarivanju većeg stupnja zaštite morskog okoliša.⁷ Komunikacijom Europske komisije iz 2009.god. izneseni su strateški ciljevi i preporuke za politiku pomorskog prometa EU-a do 2018. godine⁸ koji su uključivali dugoročni cilj ostvarivanja ekološki prihvatljivog pomorskog prometa, a jedan od instrumenata koji je trebao doprinjeti ostvarenju tog cilja odnosio se na kvalitetnu provedbu ekološko-pravnih normi o sprječavanju ispuštanja brodskog otpada i ostataka tereta sadržanih u Direktivi 2000/59/EZ o lučkim uređajima za prihvat

² European Parliament, Port reception facilities for ship waste - Collecting waste from ships in ports, lipanj 2019. godine, str. 2, dostupno na: [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2019/633180/EPRS_BRI\(2019\)633180_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2019/633180/EPRS_BRI(2019)633180_EN.pdf). Više o okolišnom aspektu i ekološkoj održivosti pomorskog prometa vidi WALKER, T. R.; ADEBAMBO, O.; DEL AGUILA FEIJOO, M. C.; ELHAIMER, E.; HOSSAIN, T.; JOHNSTON EDWARDS, S.; SHARMA, C. E.; TAYLOR, S.; ZOMORODI, S.: Environmental Effects of Marine Transportation, u: Word Seas: An Environmental Evolution (ur. Sheppard, C.), Academic Press, 2. izdanje, vol. 3, 2018, str. 505 – 550.

³ Više od 1 200 trgovačkih morskih luka postoji u 23 države članice EU (od njih 28) – Europski revizorski sud, Pomorski promet u EU-u suočen je s problemima – mnoga ulaganja nedjelotvorna su i neodrživa, tematsko izvješće br. 23, 2016, str. 8, dostupno na: https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR16_23/SR_MARITIME_HR.pdf.

⁴ Treće izvješće Europske komisije o procjeni provedbe Direktive o jačanju sigurnosne zaštite luka, COM/2019/191 final, 25. travnja 2019. godine, str. 1, dostupno na: <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2019:0191:FIN:HR:PDF>. Detaljnije o strateškoj ulozi morskih luka u EU vidi COLIN, A.: European Port Policy: Reconciling Single Market Formation and Sustainable Development, Annales de géographie, 2011, br. 677, str. 50 – 64.

⁵ Više vidi European Commission, Mobility and Transport, Maritime Year: EU priorities and actions, 24. siječnja 2020. godine., dostupno na: https://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/maritime-transport_en

⁶ ALDERTON, P.: Lloyd's practical shipping guides – Port Management and operations, Informa, 2008, str. 189.

⁷ Više vidi BOLANČA, D.: Prometno pravo Republike Hrvatske, Pravni fakultet u Splitu, Split, 2016, str. 151 – 156.

⁸ Komunikacija Komisije od 21. siječnja 2009. godine „Strateški ciljevi i preporuke za politiku pomorskog prometa EU-a do 2018.“, (COM(2009)0008), dostupno na: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:52009DC0008&qid=1579769435655&from=EN>

brodskog otpada i ostataka tereta.⁹ Rješenja Direktive 2000/59/EZ temelje se na zahtjevima Međunarodne konvencije o sprječavanju onečišćenja s brodova iz 1973. godine¹⁰ u pogledu obvezne isporuke otpada s brodova u lučke uređaje za prihvata otpada. Uzimajući u obzir kako Direktiva 2000/59/EZ više nije na snazi, autorica u radu iznosi komparativni prikaz predmetne problematike ukazujući na najnovija europska rješenja koja imaju za cilj doprinijeti unaprjeđenju lučke infrastrukture osiguravajući dostupnost i dostatnost odgovarajućih lučkih uređaja za prihvata i isporuku brodskog otpada.

Bolja učinkovitost pomorskih djelatnosti u luci i osuvremenjivanje lučkih usluga doprinose ostvarenju nulte stope otpada iz pomorskog prometa kao strateškom cilju EU. Uzimajući u obzir kako je još 1997. godine, Zelenom knjigom o morskim lukama i pomorskoj infrastrukturi,¹¹ Europska komisija zastupala stajalište kako bi korisnici luke trebali snositi stvarne troškove pruženih im lučkih usluga¹² te troškove lučkih uređaja ili postrojenja kojima se koriste,¹³ autorica analizira u kojoj mjeri primjena sustava pokrivanja troškova za korištenje lučkih uređaja za prihvata brodskog otpada ima poticajni učinak za isporuku brodskog otpada u lukama.

⁹ Direktiva 2000/59/EZ Europskog Parlamenta i Vijeća o lučkim uređajima za prihvata brodskog otpada i ostataka tereta (engl. *Directive 2000/59/EC on port reception facilities for ship-generated waste and cargo residues, Official Journal of the European Communities*, OJ L 332, str. 81-90, 27. prosinca 2000. godine), dalje: Direktiva 2000/59/EZ, stupila na snagu 28. prosinca 2000. godine, nije na snazi od 27. lipnja 2019. godine.

¹⁰ Međunarodna konvencija o sprječavanju onečišćenja s brodova iz 1973. godine (engl. *International Convention for the Prevention of Pollution from Ships*), dalje: MARPOL konvencija. Više o sprječavanju onečišćenja mora s brodova prema rješenjima MARPOL konvencije vidjeti kod ČORIĆ, D.: Onečišćenje mora s brodova – međunarodna i nacionalna pravna regulativa, Pravni fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2009, str. 74 – 78; PAVIĆ, D.: Pomorsko imovinsko pravo, Književni krug, Split, 2006, str. 402 – 403; LUTTENBERGER, A.: Pomorsko upravno pravo, Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet, Rijeka, 2008, str. 23 – 25; SERŠIĆ, M.: Međunarodno-pravna zaštita morskog okoliša, Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb, 2003, str. 83 – 87; STANKOVIĆ, P.: Pomorske havarije, Školska knjiga, Zagreb, 1995., str.119 - 121.

¹¹ Zelena knjiga o morskim lukama i pomorskoj infrastrukturi iz 1997. godine (engl. *Green Paper on Sea Ports and Maritime Infrastructure*) 10. prosinca 1997. godine, tekst dostupan na: <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/22f00ba5-0986-4f19-8186-453a395632db> (više vidi BULUM, B.: Pravo tržišnog natjecanja Europske zajednice i morske luke, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, Zagreb, vol. 58, br. 1 – 2, 2008, str. 620 – 623).

¹² Pokriće svih troškova od strane luke ujedno je jedna od glavnih odrednica europske lučke politike (tako HLACA, B.: Politika Europske unije i morske luke, Pomorstvo, god. 21, br. 1, 2007, str. 226). Više o europskoj lučkoj politici vidi BULUM, B.: Zajednička Europska lučka politika – prošlost i recentne mjere u njezinom uspostavljanju, Zbornik Pravnog fakulteta u Splitu, vol. 46, br. 2, 2009, str. 337 – 358.

¹³ BULUM, B.: Primjena pravila o državnim potporama Europske zajednice u segmentu morskih luka, Poredbeno pomorsko pravo, vol.48, br. 163, 2009., str. 146.

2. SUSTAVI POKRIVANJA TROŠKOVA RADA LUČKIH UREĐAJA ZA PRIHVAT I OBRADU BRODSKOG OTPADA PREMA RJEŠENJIMA DIREKTIVE 2000/59/EZ

U europskim lukama, djelatnosti u pogledu dostupnosti lučkih uređaja za prihvata¹⁴ brodskega otpada¹⁵ i ostataka tereta¹⁶ s brodova¹⁷ uređivala je Direktiva 2000/59/EZ koja je donesena s ciljem poboljšanja dostupnosti i upotrebe uređaja za prihvata otpada u svim lukama EU,¹⁸ osiguranja zajedničkih ekoloških standarda za prihvatna postrojenja za tekući i kruti otpad s brodova i ostatke tereta u svim lukama unutar EU.¹⁹ Njezina rješenja primjenjivana su na:²⁰ a) sve brodove, uključujući ribarske brodove i plovila za razonodu, neovisno od zastave koju viju, koji pristaju u luci države članice ili plove unutar luke države članice (uz iznimku bilo kojeg vojnog broda, pomorske pomoćne opreme ili druge vrste broda u vlasništvu ili pod upravljanjem države, a koji se trenutačno koristio u vladine, nekomercijalne svrhe); b) sve luke država članica koje posjećuju brodovi pod a).²¹

¹⁴ Lučki uređaji za prihvat znači bilo koje postrojenje, bez obzira je li fiksno, plutajuće ili prijenosno i koje je u stanju prihvatiti otpad koji stvaraju brodovi ili ostatke tereta (čl.2. pod e) Direktive 2000/59/EZ).

¹⁵ Brodski otpad odnosno „otpad koji stvaraju brodovi“ znači sav otpad, uključujući otpadne vode, ostatke koji se ne odnose na teret, a koje brod stvara u toku svoje eksploatacije i koji ulaze u opseg priloga I., IV. I V. MARPOL konvencije te otpad u vezi s teretom prema definiciji iz smjernica za provedbu Priloga V. MARPOL konvencije (čl.2. pod c) Direktive 2000/59/EZ).

¹⁶ Ostaci tereta znači ostaci bilo kojeg tereta na brodu, u skladištima tereta ili tankovima, koji ostanu nakon iskrcajnih postupaka i operacija čišćenja, a uključuju višak i prosuti teret tijekom ukrcajnih/iskrcajnih operacija (čl.2. pod d) Direktive 2000/59/EZ).

¹⁷ Brodom se smatra pomorsko plovilo bilo koje vrste namijenjeno plovidbi morem i uključuje hidrokrilna plovila, plovila na zračnom jastuku, uranjajuće te plutajuće objekte (čl. 2. st. 1. pod a) Direktive 2000/59/EZ).

¹⁸ Više o tome kako EU gleda na ulogu lučkih uprava u ispunjavanju tih ciljeva vidi VERHOEVEN, P.: European ports policy: meeting contemporary governance challenges, Maritime Policy & Management, vol. 36, br. 1, 2009, str. 79 – 101. Detaljnije o rješenjima Direktive 2000/59/EZ vidi CARPENTER, A.: Ship-Source Pollution as an Environmental Crime, u: Challenges and Critiques of the EU Internal Security Strategy – Rights, Power and Security (ur. O'NEILL, M.; SWINTON, K.), Cambridge Scholars Publishing, 2017, str. 238 – 241; PRIMORAC, Ž.; ERCEG, Z.: Pravni učinci europsko-ekoloških zahtjeva uporabe lučkih uređaja za prihvat brodskega otpada na razvoj cruising turizma u Republici Hrvatskoj, Zbornik radova 2. Međunarodne znanstveno-stručne konferencije „Izazovi današnjice: Turizam i Lokalni razvoj“, Veleučilište u Šibeniku, 2015, str. 491 - 501; GEORGAKELLOS, D. A.: The use of the deposit-refund framework in port reception facilities charging systems, Marine Pollution Bulletin, br. 54, 2007, str. 509 - 510.

¹⁹ Više vidjeti BARIĆ PUNDA, V.: Uloga Europske unije u zaštiti i očuvanju Sredozemnog mora s osvrtnom na neke pravne i strateške dokumente, Zbornik Pravnog fakulteta u Splitu, br.4., 2008, str. 773.

²⁰ Više o pravu države članice izuzeti od obveze plaćanja naknada (za pokrivanje troškova rada lučkih prihvatnih uređaja) one brodove u čiju luku uplovljavaju brodovi koji plove u linijskoj plovidbi s učestalim i redovitim pristajanjem i za koje postoje dostatni dokazi o postojanju aranžmana na temelju kojega se jamči isporuka otpada koji je proizveo brod i plaćanje lučkih naknada uzduž čitave brodske rute vidi čl. 9. Direktive 2000/59/EZ.

²¹ Čl. 3. Direktive 2000/59/EZ.

Prije nego je brod napustio luku EU, zapovjednik broda bio je dužan isporučiti sav otpad koji je brod stvorio u lučke prihvatne uređaje za otpad (čl. 7. st. 1. Direktive 2000/59/EZ). Ipak, brod je mogao nastaviti putovanje u sljedeću luku pristajanja bez da isporuči otpad koji je stvorio, ako je posjedovao dostatan kapacitet za skladištenje svog otpada koji se akumulirao ili će biti akumuliran u toku predviđenog putovanja broda do luke isporuke.²² No, ako su postojali valjani razlozi za vjerovanje da u planiranoj luci isporuke nisu dostupni odgovarajući uređaji, ili ako ta luka nije poznata, te stoga postoji rizik da se otpad ispusti u more, država članica je bila dužna poduzeti sve potrebne mjere da spriječi onečišćenje mora, ako je potrebno tako da od broda zatraži da isporuči svoj otpad prije odlaska iz luke.²³

Prema odredbi čl. 8. st. 1. Direktive 2000/59/EZ, države članice su bile dužne osigurati pokrivanje troškova lučkih uređaja za prihvatanje brodskog otpada (lučkih prihvatnih uređaja) plaćanjem naknada²⁴ za prihvatanje brodskog otpada od strane brodova koji uplovljavaju u europske luke.²⁵ Na temelju uplaćenih naknada pokriveni su troškovi rada primjerenih lučkih prihvatnih uređaja. Sustavom pokrivanja troškova za korištenje lučkih uređaja za prihvatanje i obradu otpada ne daje se poticaj brodovima u pogledu ispuštanja brodskog otpada u more te su u te svrhe primjenjena sljedeća načela za brodove: a) svi brodovi koji pristaju u luku države članice morali su znatno doprinijeti troškovima lučkih prihvatnih uređaja²⁶ neovisno o tome koliko su brodovi taj uređaj stvarno koristili²⁷

²² Čl. 7. st. 2. Direktive 2000/59/EZ.

²³ Čl. 7. st. 2. Direktive 2000/59/EZ.

²⁴ Naknade su trebale biti pravične, transparentne i nediskriminirajuće, a kako bi njihov iznos odražavao troškove rada uređaja i pružanja traženih i danih usluga - njihov iznos i osnova na kojoj su one izračunate morale su biti predočene korisnicima luka (čl. 8. st. 3. Direktive 2000/59/EZ).

²⁵ Ovo rješenje predloženo je Prijedlogom Direktive iz 2000. godine (više vidi CARPENTER, A.; MACGILL, S.: Charging for Port Reception Facilities in North Sea Ports: Putting Theory into Practice, Marine Pollution Bulletin, vol. 42, br. 4, 2001, str. 262).

²⁶ Aranžmani u tom smislu mogli su obuhvatiti uključivanje naknade u lučke pristojbe ili zasebnu standardnu naknadu za otpad (čl. 8. st. 2. pod a) Direktive 2000/59/EZ). Luke su imale mogućnost diferenciranja naknada na osnovi kategorije, vrste i veličine broda, kao i ekološke učinkovitosti i rada (manje naknade za brodove koji stvaraju manje količine otpada) – vidi Europska komisija, Izvješće Komisije Europskom parlamentu i Vijeću, Evaluacija Direktive 2000/59/EZ o lučkim uređajima za prihvatanje brodskog otpada i ostataka tereta u okviru programa za prikladnost i učinkovitost propisa (REFIT), COM(2016) 168 final, 31. ožujka 2013. godine, dalje: Evaluacija Direktive 2000/59/EZ iz 2016. godine (dostupno na: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/ALL/?uri=COM:2016:0168:FIN>), str. 12.

²⁷ Riječ je o plaćanju tzv. „neizravne naknade“ (*Indirect Fee, No Special Fee*) tj. minimalno određenog fiksnog iznosa bez obzira na stvarnu predaju ili predanu uobičajenu količinu otpada (vidi ČIČOVAČKI, L.: Upravno-pravni nadzor primjene i provedbe postojećih nacionalnih i međunarodnih propisa o zaštiti morskog okoliša, u: Pravna zaštita mora, HAZU-Znanstveno vijeće za državnu upravu, provasude i vladavinu prava, Zagreb, 2017, str. 77; SHERRINGTON, C.; DARRAH, C.; HANN, S.; COLE, G.; CORBIN, M.: Study to support the development of measures to combat a range of marine litter sources, Report for European Commission, 26. siječnja 2016. godine, str. 16, dostupno na: <https://ec.europa.eu/environment/marine/good-environmental-status/descriptor-10/pdf/MSFD%20Measures%20to%20Combat%20Marine%20Litter.pdf>). Aranžmani u tom smislu mogli su obuhvatiti uključivanje naknade u lučke pristojbe ili zasebnu standardnu naknadu za otpad (čl. 8. st. 2. pod a) Direktive 2000/59/EZ).

(osnovno načelo);²⁸ b) ukoliko je postojao dio troškova koji nije bio pokriven naknadom iz točke a), isti je morao biti pokriven na temelju stvarno isporučenih vrsta i količina otpada koje je stvorio brod;²⁹ c) naknade su mogle biti umanjene ako su upravljanje pitanjima zaštite okoliša, nacrt, oprema i poslovanje broda bili takvi da je zapovjednik broda mogao dokazati da je brod stvarao manje količine vlastitog otpada.³⁰ Pozitivan učinak primjene rješenja Direktive 2000/59/EZ očituje se u povećanju količina isporučenog smeća u europskim lukama čime se u znatnoj mjeri utjecalo na smanjenje ispuštanja smeća u more. Evaluacijom Direktive 2000/59/EZ iz 2016. godine ukazano je kako se znatno manje otpada isporučilo u luke koje su primjenjivale sustave izravnih naknada u punom iznosu,³¹ a Europsko udruženje morskih luka³² je istaknulo kako su plaćanjem neizravne naknade pokriveni troškovi predaje svih vrsta brodskog otpada (ulje, otpadne vode i smeće) čime se doprinjelo smanjenju odlaganja brodskog otpada u more. Oblikovanje raznovrsnih sustava pokrivanja troškova³³ koje su europske luke uvele³⁴ uzrokovale su smanjenu transparentnost za korisnike luka i stvaranje dojma kako su naknade za upotrebu lučkih uređaja za prihvat otpada bile previsoke.³⁵ To je doprinjelo povećanju troškova za korisnike luka (brodove) te je zaključeno kako bi jednostavniji i transparentniji sustav pokrivanja troškova

²⁸ Primjena ovog načela nije bila ograničena obujmom otpada kojega je brod ispustio u lučki prihvatni uređaj.

²⁹ Riječ je o plaćanju tzv. „izravne naknade“ tj. naknade koja uključuje pokriće troškova prikupljanja stvarno isporučenih vrsta i količina otpada s broda. Plaćanje tog dodatnog iznosa odnosilo se na predaju u lučke prihvatne uređaje takve količine otpada koje prelaze količinu otpada koja se stvara normalnom upotrebom broda.

³⁰ Čl. 8. st. 2. Direktive 2000/59/EZ. Iz primjene navedenih načela izuzeti su ribarski brodovi i plovila za razonodu koja su ovlaštena za prijevoz najviše 12 putnika (čl.8. st. 2. Direktive 2000/59/EZ).

³¹ Evaluacija Direktive 2000/59/EZ iz 2016. godine, *op. cit.*, str. 7.

³² *The European Sea Ports Organisation*, dalje: ESPO (više vidi <https://www.espo.be>)

³³ Na različitost sustava pokrivanja troškova ukazano je još u prosincu 2005. godine kada su objavljeni rezultati istraživanja *European Maritime Safety Agency (EMSA)* prema kojima je 50 luka EU oblikovalo gotovo 50 različitih sustava! (tako prema EMSA, *A Study on the Availability and Use of Port Reception Facilities for Ship-Generated Waste*, 1. prosinca 2005. godine, dostupno na: <http://www.emsa.europa.eu/implementation-tasks/environment/port-waste-reception-facilities/147-port-reception-facilities/235-a-study-on-the-availability-and-use-of-port-reception-facilities-for-ship-generated-waste-summary.html>, dalje: EMSA istraživanje iz 2005. godine, str. 7.

³⁴ Luke su morale transparentno izračunavati troškove koje naplaćuju korisnicima luke za rukovanje otpadom, no nejasan je bio odnos između naknada koje su naplaćivane brodovima za brodski otpad i troškova lučkih uređaja za prihvat otpada (Evaluacija Direktive 2000/59/EZ iz 2016. godine, *op. cit.*, str. 12. Više o različitim sustavima troškova koje su uvele Danska, Finska, Švedska, Poljska, Estonija, Latvija, Cipar, Slovenija, Njemačka, Portugal, Ujedinjeno Kraljevstvo, Nizozemska, Belgija, Španjolska, Malta i Francuska vidi EMSA istraživanje iz 2005. godine, *op. cit.*, str. 9.

³⁵ Evaluacija Direktive 2000/59/EZ iz 2016. godine, *op. cit.*, str. 7.

rada lučkih uređaja za prihvata i obradu brodskog otpada pozitivno djelovao na smanjenje administrativnog opterećenja.³⁶

3. SUSTAVI POKRIVANJA TROŠKOVA RADA LUČKIH UREĐAJA ZA PRIHVAT I OBRADU BRODSKOG OTPADA PREMA RJEŠENJIMA DIREKTIVE (EU) 2019/883 O LUČKIM UREĐAJIMA ZA PRIHVAT ISPORUKE BRODSKOG OTPADA

Ostvarivanju bolje zaštita morskog okoliša smanjenjem ispuštanja otpada u more i poboljšanju učinkovitosti pomorskih djelatnosti u lukama smanjenjem administrativnog opterećenja i ažuriranjem regulatornog okvira pristupilo se 2018. godine unutar Europske komisije kada je predložena revizija Direktive 2000/59/EZ odnosno donošenje nove direktive.³⁷ Europski parlament i Vijeće donijeli su, dana 17. travnja 2019. godine, novu Direktivu (EU) 2019/883 o lučkim uređajima za prihvata isporuke brodskog otpada, izmjeni Direktive 2010/65/EU i stavljanju izvan snage Direktive 2000/59/EZ³⁸ koja ima za cilj zaštititi morski okoliš od negativnih učinaka ispuštanja otpada³⁹ s brodova⁴⁰

³⁶ European Commission, Supporting study for an Impact Assessment for the Revision of Directive 2000/59/EC on Port Reception Facilities, srpanj 2017. godine, str. 84., dostupno na: <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2017-06-support-study-ia-prf-dir.pdf>.

³⁷ Europska Komisija, Prijedlog Direktive Europskog parlamenta i Vijeća o lučkim uređajima za prihvata brodskog otpada, COM(2018) 33 final, 16. siječnja 2018., dalje: Prijedlog Direktive iz 2018. godine, str.1, dostupno na: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/HTML/?uri=CELEX:52018PC0033&from=HR>

³⁸ Direktiva (EU) 2019/883 Europskog parlamenta i Vijeća o lučkim uređajima za prihvata isporuke brodskog otpada, izmjeni Direktive 2010/65/EU i stavljanju izvan snage Direktive 2000/59/EZ (*Directive (EU) 2019/883 of the European Parliament and of the Council of 17 April 2019 on port reception facilities for the delivery of waste from ships, amending Directive 2010/65/EU and repealing Directive 2000/59/EC*, *Official Journal of the European Union*, OJ L 151, str. 116-142, 7. lipnja 2019. godine), dalje: Direktiva (EU) 2019/883, stupila na snagu 27. lipnja 2019. godine. Prema odredbi čl. 24.st.1. Direktive (EU) 2019/883, države članice su dužne uskladiti nacionalna zakonodavstva s njezinim rješenjima do 28. lipnja 2021. godine.

³⁹ Direktivom (EU) 2019/883 definira se brodski otpad kao sav otpad, uključujući ostatke tereta, koji se stvara tijekom rada broda ili tijekom djelatnosti utovara, istovara i čišćenja te koji je obuhvaćen područjem primjene priloga I., II., IV., V. i VI. konvenciji MARPOL uključujući i pasivno ulovljen otpad (otpad sakupljen u mrežama tijekom ribolovnih operacija) - čl.2.st.1. pod 3. - 4. Direktive (EU) 2019/883. Riječ je o znatno široj definiciji u odnosu na rješenja Direktive 2000/59/EZ prema kojoj se brodski otpad definira kao „otpad koji stvaraju brodovi“ - vidi čl. 2. st. 1. pod c) Direktive 2000/59/EZ. Novom definicijom brodskog otpada primjenjena rješenja usklađena su sa svim izmijenjenim i dopunjenim Prilozima MARPOL konvencije.

⁴⁰ Brod je pomorsko plovilo bilo koje vrste koje se upotrebljava u morskom okolišu, uključujući ribarska plovila, rekreacijska plovila, hidrokrilna plovila, plovila na zračnom jastuku te uranjajuće i plutajuće objekte (čl.2.st.1. pod 1. Direktive (EU) 2019/883). Uviđamo kako se ovim rješenjima naglašava kako pojam broda uključuje i ribarska plovila te rekreacijska plovila.

koji se koriste lukama⁴¹ u EU te istodobno osigurati neometano funkcioniranje pomorskog prometa na način da se poboljša dostupnost i upotreba primjerenih lučkih uređaja za prihvat⁴² i isporuka otpada u te uređaje.⁴³

Područje primjene Direktive (EU) 2019/883 u određenoj mjeri odgovara⁴⁴ rješenjima sadržanima u Direktivi 2000/59/EZ. Ipak, novo rješenje Direktive (EU) 2019/883 propisuje još jednu iznimku od primjene njezinih rješenja. Naime, pored iznimke od primjene rješenja Direktive (EU) 2019/883 u odnosu na vojne brodove, pomoćne mornaričke ili druge brodove u vlasništvu države ili kojima upravlja država (a koji se trenutačno upotrebljavaju samo u državne nekomercijalne svrhe),⁴⁵ europski zakonodavac propisao je još jednu iznimku od primjene rješenja Direktive (EU) 2019/883 u odnosu na brodove koji obavljaju lučke usluge⁴⁶ u smislu čl. 1. st. 2. Uredbe (EU) 2017/352 o uspostavi okvira za pružanje lučkih usluga i zajedničkih pravila o financijskoj transparentnosti luka.⁴⁷ U odnosu na ovu vrstu iznimke potrebno je detaljnije ukazati kako učinkovitoj upotrebi morskih luka pridonosi unaprjeđenje lučke infrastrukture te osuvremenjivanje (poboljšanje) lučkih usluga⁴⁸ čija je kvaliteta jedan je od ključnih čimbenika funkcioniranja luke i održavanja njezinog

⁴¹ Luka je mjesto ili geografsko područje na kojemu su izvršeni radovi poboljšanja i ugrađena oprema koja je ponajprije konstruirana kako bi omogućila prihvat brodova, uključujući područje sidrišta u nadležnosti luke (čl.2.st.1. pod 9. Direktive (EU) 2019/883). Ovom definicijom širi se poimanje luke i na područja sidrišta u nadležnosti luke (to nije sadržano u definiciji luke prema Direktivi 2000/59/EZ – vidi čl.2.st.1. pod h) Direktive 2000/59/EZ).

⁴² Lučki uređaj za prihvat je bilo koje postrojenje koje je fiksno, plutajuće ili mobilno i koje je u stanju pružiti uslugu prihvata brodskog otpada (čl.2.st.1. pod 6. Direktive (EU) 2019/883). S obzirom na proširen pojam brodskog otpada prema rješenjima Direktive (EU) 2019/883, lučkim uređajem za prihvat smatramo i bilo koje fiksno, plutajuće ili mobilno postrojenje koje je u stanju pružiti uslugu prihvata pasivno ulovljenog otpada tj. otpada sakupljenog mrežama tijekom ribolovnih operacija.

⁴³ Čl. 1. Direktive (EU) 2019/883. Predmetni ciljevi su kao takvi navedeni i Direktivom 2000/59/EZ.

⁴⁴ Područje primjene Direktive (EU) 2019/883 odnosi se na: a) sve brodove, neovisno o zastavi pod kojom plove, koji pristaju u luci države članice ili plove unutar luke države članice, uz iznimku brodova koji obavljaju lučke usluge u smislu čl. 1. st. 2. Uredbe (EU) 2017/352 te uz iznimku vojnih brodova, pomoćnih mornaričkih ili drugih brodova u vlasništvu države ili kojima upravlja država, a koji se trenutačno upotrebljavaju samo u državne nekomercijalne svrhe; b) sve luke država članica koje obično posjećuju brodovi koji su obuhvaćeni točkom a) – čl. 3. st.1. Direktive (EU) 2019/883.

⁴⁵ Predmetna iznimka odgovara rješenjima Direktive 2000/59/EZ (vidi čl. 3. st. 1. pod a) Direktive 2000/59/EZ).

⁴⁶ Ova iznimka nije bila propisana rješenjima Direktive 2000/59/EZ.

⁴⁷ Uredba (EU) 2017/352 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. veljače 2017. o uspostavi okvira za pružanje lučkih usluga i zajedničkih pravila o financijskoj transparentnosti luka (*Regulation (EU) 2017/352 of the European Parliament and of the Council of 15 February 2017 establishing a framework for the provision of port services and common rules on the financial transparency of ports*), *Official Journal of the European Union*, OJ L 57, 3. ožujka 2017. godine, str. 1 – 18, dalje: *Uredba (EU) 2017/352, na snazi od 23. ožujka 2017. godine, u primjeni od 24. ožujka 2019. godine.*

⁴⁸ Više o tome kako poboljšanje lučkih usluga doprinosi efikasnosti brodskih operacija vidi SEONG-HYEOK MOON, D.; KYUN WOO, J.: The impact of port operations on efficient ship operation from both economic and environmental perspectives, *Maritime Policy & Management*, vol. 41, br. 5, 2014, str. 444 – 461.

položaja na zahtjevnom i promjenjivom tržištu lučkih usluga.⁴⁹ Uredbom (EU) 2017/352 propisana je primjena njezinih rješenja⁵⁰ na sakupljanje broskog otpada i ostataka tereta⁵¹ kao kategorije lučkih usluga (čl. 1. st. 2. Uredbe (EU) 2017/352). Na temelju te odredbe uviđamo kako se lučkom uslugom smatra stavljanje na raspolaganje lučkih uređaja za prihvat broskog otpada i ostataka tereta, no brodovi koji obavljaju te lučke usluge izuzeti su od primjene rješenja Direktive (EU) 2019/883.⁵²

Nova, detaljnije razrađena rješenja Direktive (EU) 2019/883 odnose se na obvezatnost isporuke broskog otpada prema kojima je zapovjednik broda koji pristaje u luku EU dužan prije napuštanja te luke⁵³ isporučiti sav svoj otpad s broda u lučki uređaj za prihvat u skladu s relevantnim normama za ispuštanje koje su utvrđene u MARPOL konvenciji.⁵⁴ Detaljnija rješenja propisana su u odnosu na slučaj kada brod može krenuti u sljedeću luku pristajanja bez prethodne isporuke otpada, a riječ je o sljedećim takstativno navedenim slučajevima: a) postoji dostatni namjenski skladišni kapacitet za cjelokupni otpad koji se stvorio i koji će se stvoriti tijekom planiranog putovanja do sljedeće luke pristajanja; b) iz informacija dostupnih na brodovima koji nisu obuhvaćeni područjem primjene Direktive 2000/59/EZ vidljivo je da postoji dostatni namjenski skladišni kapacitet za cjelokupni otpad koji se stvorio i koji će se stvoriti tijekom planiranog putovanja do sljedeće luke pristajanja; ili c) brod

⁴⁹ KOLANOVIĆ, I.: Temeljne dimenzije kvalitete lučke usluge, Pomorstvo, god. 21, br. 2, 2017, str. 207.

⁵⁰ Uredba (EU) 2017/352 primjenjuje se na sve morske luke transeuropske prometne mreže navedene u Prilogu II. Uredbe (EU) br. 1315/2013 o smjernicama Unije za razvoj transeuropske prometne mreže (*Regulation (EU) No 1315/2013 of the European Parliament and of the Council of 11 December 2013 on Union guidelines for the development of the trans-European transport network, Official Journal of the European Union, OJ L 348, 20. prosinca 2013. godine, str. 1 – 128, na snazi od 9. siječnja 2014. godine*) uz pravo država članica proširiti područje primjene i na druge morske luke (čl.1. st. 4., 6. Uredbe (EU) 2017/352).

⁵¹ Sakupljanje broskog otpada odnosno ostataka tereta smatra se prihvat broskog otpada i ostataka tereta od strane bilo kojeg postrojenja koje je fiksno, plutajuće ili prijenosno i koje može prihvatiti brodski otpad ili ostatke tereta, kako je definirano u Direktivi 2000/59/EZ (čl. 2. st.1. pod 10. Uredbe (EU) 2017/352).

⁵² Vidi odredbu čl. 3. st.1. Direktive (EU) 2019/883.

⁵³ Prema odredbi čl. 7. st. 5. Direktive (EU) 2019/883, država članica zahtijeva da brod prije isplovljavanja isporuči sav svoj otpad u sljedećim slučajevima: a) ako se na temelju dostupnih informacija, uključujući informacije dostupne u elektroničkom obliku u tom dijelu sustava obavješćivanja, praćenja i izvršenja iz čl. 13. ili u GIS-u, ne može utvrditi da su u sljedećoj luci pristajanja dostupni primjereni lučki uređaji za prihvat; ili b) ako je sljedeća luka pristajanja nepoznata.

⁵⁴ Čl. 7. st. 1. Direktive (EU) 2019/883. Uviđamo kako je riječ o rješenju kojim se izričito navodi kako se isporuka broskog otpada u lučke uređaje za prihvat vrši u skladu s relevantnim normama MARPOL konvencije te ono, kao takvo, nije sadržavano u čl. 7.st.1. Direktive 2000/59/EZ.

samo pristaje na sidrištu tijekom razdoblja manjeg od 24 sata ili u nepovoljnim vremenskim uvjetima.⁵⁵

3.1. Uspostava i funkcioniranje sustava pokrivanja troškova rada lučkih uređaja za prihvat i obradu broskog otpada

Na međunarodnoj i europskoj razini uočeno je kako unatoč regulatornim promjenama još uvijek dolazi do ispuštanja broskog otpada u more uzrokujući znatne okolišne, društvene i ekonomske troškove kao rezultat kombinacije čimbenika: primjereni lučki uređaji za prihvat i obradu broskog otpada nisu uvijek dostupni u lukama, izvršenje je često nedostatno te postoji manjak poticaja za isporuku otpada na obalu.⁵⁶ Ispunjavanje postojećeg pravnog okvira u pogledu zaštite okoliša zahtjeva snošenje troškova od strane onečišćivača.⁵⁷ U tom pogledu, detaljnije odredbe o uspostavi i funkcioniranju sustava pokrivanja troškova rada lučkih uređaja za prihvat i obradu broskog otpada, uključujući strukturu i transparentnost troškova, sadržane su u rješenjima čl. 8. Direktive (EU) 2019/883. Odredbom čl. 8. st. 1. Direktive (EU) 2019/883 propisano je kako države članice osiguravaju pokrivenost troškova rada lučkih uređaja za prihvat i obradu broskog otpada (koji ne uključuje ostatke tereta) plaćanjem naknada od brodova čime je omogućeno stvaranje sustava pokrivanja troškova koji će se primjenjivati u mnogobrojnim europskim lukama. Uviđamo kako europski zakonodavac nije propisao dužnost uspostave i primjene jedinstvenog sustava pokrivanja troškova koji bi se trebao primijeniti u svim europskim lukama već je državama članicama omogućeno oblikovanje različitih sustava pokrivanja troškova za svaku od svojih luka. Dakle, državama članicama omogućeno je znatno pravo diskrecije za organizaciju lučkih uređaja za prihvat (na način kako je predviđeno planovima prihvata otpada i rukovanja otpadom) i osmišljavanje odgovarajućih sustava naknada (uzimajući u obzir veličinu i geografski položaj luka, kao i vrstu prometa u tim lukama).⁵⁸

Prema rješenjima čl. 8. st. 1. Direktive (EU) 2019/883 sustav pokrivanja troškova temelji se na prikupljanju naknada od brodova. Kako bi se osigurale pravične, transparentne, jednostavno utvrdive i nediskriminirajuće naknade te

⁵⁵ Čl. 7. st. 4. Direktive (EU) 2019/883. Iako se predmetna rješenja oslanjaju na rješenja čl. 7. st. 2. Direktive 2000/59/EZ, važno je uočiti kako je čl. 7. st. 4. pod c) Direktive (EU) 2019/883 propisana mogućnost ispuštanja broda u sljedeću luku pristajanja bez prethodne isporuke broskog otpada ako taj brod samo pristaje na sidrištu tijekom razdoblja manjeg od 24 sata ili u nepovoljnim vremenskim uvjetima.

⁵⁶ Vidi Premabula pod 10. Direktive (EU) 2019/883.

⁵⁷ NOWAG, J.: *Environmental Integration in Competition on Free-Movement Laws*, Oxford University Press, 2016, str. 108.

⁵⁸ Prijedlog Direktive iz 2018 godine, *op. cit.*, str. 5.

kako bi one odražavale troškove uređaja i usluga koji su stavljeni na raspolaganje i, ovisno o slučaju, koji se upotrebljavaju, iznos naknada i osnova na kojoj su one izračunane stavljaju se na raspolaganje korisnicima luka⁵⁹ u planu prihvata otpada i rukovanja otpadom na službenom jeziku države članice u kojoj se nalazi luka i, ako je relevantno, jeziku koji se upotrebljava na međunarodnoj razini.⁶⁰

Države članice su dužne pri oblikovanju i uspostavi sustava pokrivanja troškova primjeniti sljedeća glavna načela: a) brodovi plaćaju neizravnu naknadu⁶¹

⁵⁹ Možemo uočiti kako navedeno rješenje odgovara odredbi čl. 15. st. 3. Uredbe (EU) 2017/352 prema kojoj pružatelji lučkih usluga korisnicima luke stavljaju na raspolaganje odgovarajuće informacije o prirodi i razini pristojbi za lučke usluge.

⁶⁰ Čl. 8. st. 6. Direktive (EU) 2019/883.

⁶¹ Neizravna naknada pokriva: a) *neizravne administrativne troškove* i b) *znatan dio izravnih operativnih troškova* koji predstavljaju najmanje 30 % ukupnih izravnih troškova za stvarnu isporuku otpada tijekom prethodne godine, uz mogućnost uzimanja u obzir i troškova povezanih s očekivanim obujmom prometa za nadolazeću godinu – čl. 8. st. 2. pod b) Direktive (EU) 2019/883. *Neizravni administrativni troškovi* proizlaze iz upravljanja sustavom u luci, uključujući: osmišljavanje i odobrenje plana prihvata otpada i rukovanja otpadom, uključujući sve revizije tog plana i njegovu provedbu; ažuriranje plana prihvata otpada i rukovanja otpadom, uključujući troškove radne snage i konzultanata (ako je primjenjivo); organiziranje savjetodavnih postupaka za (ponovnu) evaluaciju plana prihvata otpada i rukovanja otpadom; upravljanje sustavima obavješćivanja i pokrivanja troškova, uključujući primjenu smanjenih naknada za „zeleno brodove”, osiguranje IT sustava na razini luke, statističku analizu i pripadajuće troškove radne snage; organiziranje postupaka javne nabave za pružanje usluga lučkih uređaja za prihvata, kao i izdavanje potrebnih ovlaštenja za pružanje usluga lučkih uređaja za prihvata u lukama; priopćivanje informacija korisnicima luke dijeljenjem letaka, postavljanjem znakova i plakata u luci ili objavom informacija na internetskim stanicama luke te elektronički prijenos informacija; upravljanje programima gospodarenja otpadom (programi proširene odgovornosti proizvođača, recikliranje, podnošenje zahtjeva za dodjelu nacionalnih/regionalnih sredstava i njihovo izvršenje) i drugi administrativni troškovi (troškovi praćenja izuzeća i elektroničkog izvješćivanja o izuzećima kako se zahtijeva čl. 9. Direktive (EU) 2019/883) – tako prema Prilogu 4. „Kategorije troškova i neto prihoda koji se odnose na rad lučkih uređaja za prihvata i upravljanje njima“ Direktive (EU) 2019/883, dalje: Prilog 4. Direktive (EU) 2019/883. *Znatan dio izravnih operativnih troškova* proizlaze iz stvarne isporuke broskog otpada, uključujući: stavljanje na raspolaganje infrastrukture za lučke uređaje za prihvata, uključujući kontejnere, spremnike, alat za obradu, skele, kamione, prihvata otpada, postrojenja za obradu; koncesije za zakup lokacije, ako je primjenjivo, ili za zakup opreme potrebne za rad lučkih uređaja za prihvata; stvarni rad lučkih uređaja za prihvata (sakupljanje broskog otpada, prijevoz otpada iz lučkih uređaja za prihvata na završnu obradu, održavanje i čišćenje lučkih uređaja za prihvata, troškovi osoblja, uključujući prekovremeni rad, distribucija električne energije, analiza otpada i osiguranje); priprema za ponovnu upotrebu, recikliranje ili zbrinjavanje broskog otpada, uključujući odvojeno sakupljanje otpada; administracija (izdavanje računa, izdavanje potvrda o isporuci otpada brodu, izvješćivanje) – tako prema Prilogu 4. Direktive (EU) 2019/883. Rješenja sadržana u Prilogu 4. Direktive (EU) 2019/883 sadržavaju pregled različitih troškova u sustavu lučkih uređaja za prihvata te se njima pravi razlika između izravnih i neizravnih troškova (Prijedlog Direktive iz 2018. godine, *op. cit.*, str. 7). Neizravna naknada ne uključuje otpad iz sustava za pročišćavanje ispušnih plinova čiji se troškovi pokrивaju na temelju vrsta i količina isporučenog otpada (čl. 8. st. 2. pod f) Direktive (EU) 2019/883).

neovisno o tome isporučuju li otpad u lučki uređaj za prihvat;⁶² b) kako bi se osigurao najveći mogući poticaj za isporuku otpada iz Priloga V. MARPOL konvencije⁶³ (isključujući ostatke tereta) za takav otpad ne naplaćuje se izravna naknada⁶⁴ osim ako je količina isporučenog otpada veća od maksimalnog namjenskog skladišnog kapaciteta navedenog u obrascu iz Priloga 2. Direktive (EU) 2019/883,⁶⁵ a ovim sustavom obuhvaćen je pasivno ulovljeni otpad;⁶⁶ c) kako troškove sakupljanja i obrade pasivno ulovljenog otpada ne bi isključivo snosili korisnici luka, države članice prema potrebi pokrivaju te troškove iz prihoda ostvarenih u okviru alternativnih sustava financiranja, uključujući programe gospodarenja otpadom i raspoloživa financijska sredstva Unije, nacionalna ili regionalna financijska sredstva; d) kako bi se poticalo isporuku ostataka od pranja spremnika koji sadržavaju postojeće plutajuće tvari visoke viskoznosti, države članice mogu predvidjeti primjerene financijske poticaje za njihovu isporuku.

Prema odredbi čl. 8. st. 4. Direktive (EU) 2019/883, naknade se mogu razlikovati s obzirom na: a) kategoriju, vrstu i veličinu broda; b) pružanje usluga

⁶² Ako postoji dio troškova koji nije pokriven neizravnom naknadom isti treba pokriti na temelju vrste i količine otpada koji je brod stvarno isporučio (čl. 8. st.3. Direktive (EU) 2019/883). U odnosu na predaju „one količine otpada koje prelazi granice otpada stvorenog normalnom upotrebom broda“ (engl. *unreasonable quantities of waste*) u lučke prihvatne uređaje, rješenja Direktive (EU) 2019/883 omogućavaju naplatu dodatne pristojbe na neizravnu naknadu (za to se zalagala i ESPO - vidi Position of the European Sea Ports Organisation on the Commission's proposal on Port Reception Facilities, COM 2018/0012, svibanj 2018. godine, dostupno na: https://www.espo.be/media/2018.05.09_PR_ESPO%20position%20paper%20on%20PRF.pdf), dalje: ESPO stav iz 2018 godine, str. 2.

⁶³ Prilog V. „Pravila o sprečavanju onečišćenja otpacima s brodova“ MARPOL konvencije sadrži definiciju prema kojoj se otpacima s broda tj. smećem smatraju sve vrste životinjskih otpadaka, otpadaka iz domaćinstva i otpadaka od radova na brodu, isključujući svježu ribu i njene dijelove, koji su nastali redovnim radom broda i koji se mogu odstranjivati trajno ili u vremenskim razmacima, osim onih tvari koje su utvrđene ili navedene u drugim Prilozima MARPOL konvencije, (više vidi https://www.pfri.uniri.hr/web/dokumenti/uploads_nastava/20180227_184444_zec_ZMMO_Marpol_v20.pdf). Detaljnije o sprječavanju onečišćenja mora otpacima s brodova vidi MILOŠEVIĆ-PUJO, B.; RADOVAN, H.: Sprječavanje onečišćenja mora po MARPOL konvenciji, Naše more, br. 5-6, 2005, str. 233; LUTTENBERGER, A.: Odgovornost za onečišćenje obalnog područja krutim otpadom, Zbornik radova „In memoriam prof. dr. sc. Vjekoslav Šmid“, Rab, 2010 – 2012, str. 121 – 131.

⁶⁴ Riječ je o slučaju u kojem će se brodu naplatiti neizravna naknada za isporuku te vrste otpada. Nenaplaćivanje izravne naknade ima za cilj osigurati pravo na isporuku bez ikakvih dodatnih naknada na temelju količine isporučenog otpada.

⁶⁵ Više vidi Prilog 2. „Standardni oblik obrasca prethodne obavijeti o isporuci otpada u lučke uređaje za prihvat“ Direktive (EU) 2019/883.

⁶⁶ Budući da ispuštanje smeća znatno doprinosi širem problemu morskog otpada, predložen je sustav „bez posebne naknade“ u kojem se plaćanjem neizravne naknade od strane brodova istima omogućava isporuka svih vrsta smeća koje se nalaze na brodu, bez potrebe plaćanja dodatne izravne naknade (na osnovi količine) – tako prema Prijedlogu Direktive iz 2018 godine, *op. cit.*, str. 7.

brodovima izvan redovnog radnog vremena luke;⁶⁷ ili c) opasnost otpada,⁶⁸ ali njih je moguće i smanjiti ovisno o: a) vrsti prometa kojim se brod bavi (osobito u slučaju pomorskog prometa na kratkim relacijama); b) dizajnu, opremi i radu broda kojima se dokazuje da brod proizvodi smanjene količine otpada te da svojim otpadom gospodari na održiv i za okoliš prihvatljiv način.⁶⁹

3.2. Izuzeće od obveze plaćanja naknada brodova prema rješenjima Direktive (EU) 2019/883

Direktivom (EU) 2019/883 detaljnije je uređeno pravo država članica izuzeti iz obveze plaćanja naknada brod koji pristaje u njihove luke.⁷⁰ Predmetna rješenja uvjetuju odobrenje izuzeća dostatnošću dokaza kako su ispunjeni sljedeći uvjeti: a) brod plovi u linijskom prometu s čestim i redovitim pristajanjima u luci; b) postoji mehanizam kojim se osigurava isporuka otpada i plaćanje naknada u luci na plovidbenoj ruti broda (navedeni mehanizam mora biti *dokazan* potpisanim ugovorom s lukom ili izvođačem za zbrinjavanje otpada i potvrdom o isporuci opada; *priopćen* svim lukama na plovidbenoj ruti broda; i *prihvaćen* od strane luke u kojoj se odvija isporuka i plaćanje, koja može biti luka EU ili druga luka i u kojoj su, kako je utvrđeno na temelju informacija dostavljenih elektroničkim putem u taj dio sustava obavješćivanja, praćenja i izvršenja, dostupni primjereni uređaji); c) izuzeće ne predstavlja negativan učinak za pomorsku sigurnost, zdravlje, uvjete života ili rada na brodu ili morski okoliš.⁷¹ Važno je uočiti kako je odredbom čl. 9. st. 5. Direktive (EU) 2019/883 jasno navedeno kako neovisno o odobrenom izuzeću, brod ne isplivljava prema sljedećoj luci pristajanja ako nema dostatnog namjenskog skladišnog kapaciteta za cjelokupan otpad koji se stvorio i koji će se stvoriti tijekom planiranog putovanja broda do sljedeće luke pristajanja.

⁶⁷ Riječ je o mogućnosti naplate dodatne pristojbe na neizravnu naknadu brodovima koji isporučuju brodski otpad u lučke prihvatne uređaje izvan redovnog radnog vremena luke. U tim je slučajevima neophodno organizirati izvršenje navedene lučke usluge što predstavlja dodatani financijski trošak (organizacija službe koja će 24 sata dnevno pružati navedenu uslugu, troškovi radnika i dr.), a na što je ukazala i ESPO - vidi ESPO stav iz 2018 godine, *op. cit.*, str. 2.

⁶⁸ U odnosu na predaju opasnog otpada čiji prihvat i obrada mogu predstavljati dodatne troškove za luke, europski zakonodavac omogućio je plaćanje dodatne pristojbe na neizravnu naknadu onim brodovima koji isporučuju opasni otpad u lučke prihvatne uređaje (prema stavu ESPO-a, isporuka opasnog otpada ne bi trebala biti pokrivena plaćanjem neizravne naknade - vidi ESPO stav iz 2018 godine, *op. cit.*, str. 2).

⁶⁹ Čl. 8. st. 5. Direktive (EU) 2019/883.

⁷⁰ Riječ je o odredbama koje su sadržajno obogaćene u odnosu na rješenja čl. 9. Direktive 2000/59/EZ i kojima se detaljno navode koji uvjeti moraju biti kumulativno ispunjeni za odobrenje izuzeća i postupku odobrenja izuzeća.

⁷¹ Čl. 9. Direktive (EU) 2019/883.

4. ZAKLJUČAK

Iako je donošenjem Direktive 2000/59/EZ stvoren novi europski pravni okvir obveze isporuke otpada s brodova u lučke prihvatne uređaje, problemi glede dostupnosti i nužnog osuvremenjivanja lučkih prihvatnih uređaja dodatno su naglasili dvojbenost rješenja glede uspostave i funcioniranja sustava pokrivanja troškova rada lučkih prihvatnih uređaja. Pravne praznine i mnogobrojna različita tumačenja ključnih rješenja Direktive 2000/59/EZ od strane država članica, doprinijeli su nejedinstvenosti i pravnoj nesigurnosti koja je dodatno naglašena različitošću oblikovanih sustava pokrivanja troškova u mnogobrojnim lukama EU. Uzimajući u obzir kako navedeni sustav nije funkcionirao na odgovarajući način te da MARPOL konvencija nije sadržavala odredbe o obvezi uspostave sustava pokrivanja troškova – detaljnije normiranje istog jedna je od ključnih odrednica Direktive (EU) 2019/883 čijim je stupanjem na snagu prestao važiti sustav uspostave lučkih uređaja za prihvrat brodskog otpada i ostataka tereta, ustrojen još 2000. godine.

Stupanjem na snagu Direktive (EU) 2019/883 nastupile su značajne regulatorne promjene koje uključuju zahtjeve za implementacijom sustava pokrivanja troškova koji se temelji na naplati neizravne naknade za isporuku brodskog otpada brodovima koji upovljavaju u luke EU, a koja bi trebala imati poticaj sprječavanja brodova u ispuštanju brodskog otpada u more. Iako je riječ o rješenjima koja se u određenoj mjeri oslanjaju na rješenja Direktive 2000/59/EZ i koja su kao takva komparativno analizirana, u radu su iznesene novine Direktive (EU) 2019/883 kojima se detaljnije razjašnjava problematika uspostave i funcioniranja sustava pokrivanja troškova. Autorica naglašava kako novooblikovan sustav pokrivanja troškova obuhvaća sljedeća rješenja: ne vrši se razlika među vrstama brodova (izričito je navedeno kako se brodovima smatraju i ribarska plovila i rekreacijska plovila) te se na sve vrste brodova primjenjuje novi sustav pokrivanja troškova; novi sustav pokrivanja troškova obuhvaća dužnost svih brodova platiti naknadu za prihvrat i obradu brodskog otpada od strane lučkih prihvatnih uređaja (u lukama EU) neovisno o tome isporučuju li brodski otpad ili ne; dužnost je ribarskih plovila i rekreacijskih plovila platiti neizravnu naknadu za isporuku brodskog otpada uključujući i otpad sakupljen u mrežama tijekom ribolovnih operacija smatra se brodskim otpadom; definiranje koje vrste troškova pokriva neizravna naknada (neizravne administrativne troškove i znatan dio izravnih operativnih troškova koji su kao takvi navedeni Prilogom 4. Direktive (EU) 2019/883); naplata neizravne naknade odnosno uvjetovana nenaplata izravne naknade za isporuku otpada (smeća) iz Priloga V. MARPOL

konvencije; sustav pokrivanja troškova rada lučkih prihvatnih uređaja odnosi se na prihvati i obradu brodskega otpada ne i ostataka tereta i dr.

Rješenja Direktive (EU) 2019/883 ne propisuju oblikovanje jedinstvenog sustava pokrivanja troškova rada lučkih uređaja za prihvat brodskega otpada u svim lukama EU budući da takav unificirani sustav nije niti moguć. Poštujući razlike među lukama EU nesporno je kako mora postojati fleksibilan sustav pokrivanja troškova koji se mora prilagoditi veličini i geografskom položaju luke te kategoriji, vrsti i veličini broda koji u te luke pristaje. Direktivom (EU) 2019/883 vrši se harmonizacija te se detaljnije razrađuju postavljena načela za ustroj i funkcioniranje predmetnih sustava vršeći ujedno pojmovnu usklađenost s rješenjima MARPOL konvencije (brodskega otpad). Budući da je donošenje Direktive (EU) 2019/883 imalo za ciljeve poboljšati učinkovitost službi u lukama uključujući efikasan i djelotvoran sustav pokrivanja troškova rada lučkih prihvatnih uređaja i smanjenje administrativnog opterećenja - ostaje za vidjeti hoće li praktična primjena novouspostavljenog sustava poticajno utjecati na smanjenja ispuštanja brodskega otpada u more te doprinjeti ostvarenju postavljenih ciljeva.

COST RECOVERY SYSTEMS OF OPERATING PORT RECEPTION FACILITIES FOR THE RECEPTION AND TREATMENT OF WASTE FROM SHIPS ACCORDING TO THE PROVISIONS OF DIRECTIVE (EU) 2019/883

While maritime transport contributes to the presence of ship-generated waste in the marine environment, the author points out to the latest European measures aimed at reducing the discharge of waste from ships into the sea contributing to the reduction of marine pollution and achieving the ecological sustainability of maritime transport which are also the goals of European maritime policy. Ships are required to hand over all ship waste to port reception facilities in all EU ports so they, in the period 2004-2013, delivered significantly larger quantities of garbage. Since the cost of operating port reception facilities is financed by the payment of fees by ships, the author examines whether the application of different cost recovery systems of operating port reception facilities for the reception and treatment of waste from ships (cost recovery systems) has an incentive effect to deliver ship-generated waste to ports. The author points to the European legal solutions of the newly established cost recovery system according to the provisions of Directive (EU) 2019/883 on port reception facilities for the delivery of waste from ships (which came into force on 27 June 2019) by performing a comparative analysis of the solutions in question with the corresponding provisions of Directive 2000/59/EC.

Dr. sc. IVA SAVIĆ, docentica
Pravnog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu, Republika Hrvatska

„AUTONOMNI PLOVNI OBJEKTI“ U POMORSKOM PRAVU REPUBLIKE HRVATSKE

UDK: 347.763:656

Izvorni znanstveni članak / Original scientific paper

S posljednjim izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika, početkom 2019. godine u hrvatsko pomorsko pravo na mala vrata su ušli „autonomni plovni objekti“. No zakonodavac je u Zakonik odlučio uključiti samo definiciju autonomnih plovnih objekata, zbog čega se postavlja pitanje ima li ovako učinjena dopuna ikakvog smisla.

S obzirom na ubrzani razvoj novih tehnologija i činjenicu da se u okviru međunarodnih pomorskih organizacija i drugih tijela intenzivno radi na prilagođavanju postojećih međunarodnih konvencija u kontekstu pojave „autonomnih plovila“ (različitih kategorija i stupnjeva autonomije), ovaj rad će se baviti pitanjem njihovog uključivanja u Pomorski zakonik RH. U tom svjetlu, autor će analizirati trenutno stanje zakonskog uređenja autonomnih plovila i dati preporuke za moguće uređenje pitanja vezanih uz ovu novu kategoriju plovnih objekata u Pomorskom zakoniku u budućnosti.

1. Uvod

S posljednjim izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika, početkom 2019. godine, u hrvatsko pomorsko pravo na mala vrata ušli su „autonomni plovni objekti“. No zakonodavac je u Zakonik odlučio uključiti samo definiciju autonomnih plovnih objekata, zbog čega se postavlja pitanje ima li ovako učinjena dopuna čl. 5. PZ-a ikakvog smisla.

S obzirom na ubrzani razvoj novih tehnologija i činjenicu da se u okviru međunarodnih pomorskih organizacija i drugih tijela intenzivno radi na analizi nacionalnih propisa i prilagođavanju postojećih međunarodnih konvencija u kontekstu pojave „autonomnih plovila“ (različitih kategorija i stupnjeva autonomije), ovaj rad će se baviti pitanjem njihovog uključivanja u Pomorski zakonik RH. U tom svjetlu, autorica će analizirati trenutno stanje zakonskog uređenja autonomnih plovnih objekata, i s obzirom na rezultate provedenog istraživanja, izložiti zaključke i preporuke za moguće uređenje pitanja vezanih uz ovu novu kategoriju plovnih objekata u Pomorskom zakoniku u budućnosti.

2. Definiranje autonomnih plovih objekata¹

Iako prva definiranja i klasifikacije autonomnih plovih objekata (prema stupnju autonomije) sežu još u kraj 20. stoljeća,² iz kojeg vremena datira i najstariji projekt posvećen istraživanju daljinskog upravljanja brodovima (projekt „*Highly reliable intelligent ship*“, Japan, od 1982. to 1988.)³ o tom se pitanju u širim znanstvenim i stručnim krugovima počinje raspravljati tek unazad par godina, s prvim testiranjima i uporabom autonomnih brodova, te projektima međunarodnih pomorskih organizacija (koje za te potrebe ustanovljuju definicije i vrste autonomnih brodova).⁴

Pojava automatizacije strojeva svih vrsta prisutna je sve više u modernoj industriji, a posebno dobiva na pažnji u transportnoj industriji, naročito vezano uz autonomna (cestovna) vozila i brodove (te druge plovne objekte). No prije nego se u radu počnemo detaljnije baviti pojedinačnim pitanjima relevantnim za pravno uređenje autonomnih plovih objekata/brodova, važno je da za početak promotrimo trenutno aktualnu shemu kategorija autonomnih plovih objekata.⁵ Međunarodna pomorska organizacija (IMO) razlikuje 4 stupnja autonomije kod (autonomnih) brodova koje je razvila za potrebe provođenja analize postojećih pomorskopravnih međunarodnih konvencija u kontekstu uređenja autonomnih brodova.⁶ Sukladno toj podjeli, možemo razlikovati:

- brodove kojima neke operacije mogu biti automatizirane, ali imaju posadu (koja se nalazi na brodu) koja upravlja i kontrolira palubnim sustavima i funkcijama (tzv. prvi stupanj),

¹ U radu će se u kontekstu PZ-a koristiti ovaj izraz, upravo onakav kakav je unesen u hrvatsko zakonodavstvo s posljednjim izmjenama Zakonika, no zbog oslanjanja na inozemne autore, međunarodne instrumente i rad međunarodnih organizacija, kad će to biti potrebno, skrenut ćemo pažnju na englesko nazivlje čija se uporaba ustalila.

² Među kojima se ističu Sheridan i Verplank V. SHERIDAN, T. B., VERPLANK, W. L. (1978). Human and computer control of undersea teleoperators. MIT Man-Machine Systems Laboratory, Cambridge, MA, Tech. Rep., 1978., prema Rodseth, Ø.; Åsmund, T., A system architecture for an unmanned ship, 2014.

³ V. Norwegian Forum for Autonomous Ships (NFAS), na <http://nfas.autonomous-ship.org/why-en.html> (25.06.2020.).

⁴ Više vidi u nastavku, *infra*, poglavlje 2.

⁵ Za potrebe rada je u obzir uzeta ona sačinjena od strane IMO-a budući da je najnovija i donesena je u okviru organizacije koja uživa visoki kredibilitet u globalnim razmjerima kad je riječ o pomorskopravnim pitanjima. Pored ove, nekolicina je drugih podjela koje su nastale u okviru drugih organizacija, kao npr. Lloyd's Register, Udruženje inženjera automobila (Society of Automotive Engineers (SAE), Savez automobilske industrije (Verband der Automobilindustrie) i norveški Forum za autonomne brodove. V. Transport 2040: Autonomous Ships: A New Paradigm for Norwegian Shipping – Technology and Transformation, str. 14., dostupno na https://commons.wmu.se/cgi/viewcontent.cgi?article=1072&context=lib_reports (27.06.2020.).

⁶ 'Regulatory Scoping Exercise for the Use of Maritime Autonomous Surface Ships (MASS): Report of the Working Group', MSC 100/WP.8 (6 December 2018).

- Brodove na daljinsko upravljanje (*engl. remotely controlled ship*), kojima se upravlja i kontrolira od strane operatora na obali, a koji mogu biti: a) s posadom koja se nalazi na brodu (tzv. drugi stupanj), ili b) bez posade na brodu (tzv. treći stupanj),
- Potpuno autonomni brodovi (*engl. fully autonomous ship*) – brodovi s ugrađenim operativnim sustavom koji može sam donositi odluke i poduzimati radnje (uzimajući u obzir moguće posljedice i rizike istih) (tzv. četvrti stupanj).⁷

Važno je napomenuti da jedan brod može tijekom operacije imati različite stupnjeve autonomije, ali je potrebno da tijekom cijelog jednog putovanja posjeduje određenu autonomiju, u bilo kojem navedenom stupnju.

Ovakva podjela zapravo dobro odražava trenutnog stanje ove industrije koja je još na početku ali jako brzo raste, te intenzivno radi na razvoju novih tehnologija. Uz renomirane predvodnike ove revolucije, Kongsberg,⁸ Rolls Royce i japanske brodograditelje, zadnjih se godina javlja i mnogo drugih kompanija zaduženih za razvoj pojedinih komponenti važnih za realizaciju projekata autonomnih brodova, kao što su primjerice Shone,⁹ Yara,¹⁰ itd. Ovdje valja ukazati da se u pomorskoj industriji javlja još jedan, naoko sličan trend, ali ipak različit od autonomizacije – riječ je o tzv. pametnim brodovima (*engl. smart ships*).¹¹ Ono što razlikuje ove dvije pojave jest svojevrsna „filozofija“, kako ona tehnološka tako i ona poslovna, koja stoji u pozadini priče. Naime, dok tzv. pametne brodove karakterizira (samo) viša razina digitalizacije, autonomne brodove karakterizira jedan posve drugačiji sustav, sustav koji počiva na tzv. strojnom učenju (*engl. machine learning*) odnosno na, uvjetno rečeno, vrsti primijenjene umjetne inteligencije.¹² Upravo zbog te razlike autonomni brodovi pretpostavljaju poseban pristup i pravno uređenje.

⁷ Druga vrsta autonomnih brodova su tzv. automatizirani brodovi (*engl. automated ship*) su operativni samo u okviru zadanog, predprogramiranog softvera (algoritma). Za potrebe ovog rada nećemo ulaziti u njihove razlike, budući da se obje vrste mogu promatrati u okviru istog stupnja autonomije.

⁸ Kongsberg je pružatelj proizvoda i usluga za pomorske sustave, uključujući oblane i odobalne (*on- i offshore*), trgovačku mornaricu, vojnu mornaricu itd. Za više v. <https://www.kongsberg.com/maritime/about-us/who-we-are-kongsberg-maritime/> (20.06.2020.).

⁹ Američka tvrtka koja se bavi razvojem umjetne inteligencije za asistenciju posadama brodova. Više v. <https://www.shone.com/>.

¹⁰ Yara je norveška kemijska kompanija, v. <https://www.yara.com/this-is-yara/yara-at-a-glance/> (30.06.2020.).

¹¹ V. Transport 2040, op. cit. (bilj. 5), str. 14.

¹² O razlici između dubinskog učenja, strojnog učenja i umjetne inteligencije v. Jun Wu, <https://towardsdatascience.com/ai-machine-learning-deep-learning-explained-simply-7b553da5b960> (30.06.2020.). Više o ovome u kontekstu pomorske industrije v. u Transport 2040, op. cit. (bilj. 5), str. 22.

U sljedećem poglavlju vidjet ćemo dosadašnja iskustva, te stupanj razvoja i upotrebe na kojima se nalaze autonomna plovila danas, i kakva su predviđanja za njihovu primjenu u budućnosti.

3. Upotreba autonomnih plovnih objekata u prijevozu robe i putnika morem

U razvoju autonomnih plovila u svijetu danas prednjači Norveška, s dugom tradicijom i visokom motiviranosti u iznalaženju inovativnih rješenja u ovom sektoru.¹³ No interes za autonomnim vidom pomorskog prijevoza sve više raste i u drugim europskim državama. Prvi EU projekt (*MUNIN Vision, 2012–2015.*) praktično se sastojao od opsežne studije o autonomnim trgovačkim brodovima, čiji je zadatak bio analizirati mogućnost preobrazbe *Handymax*-a, broda namijenjenog za prijevoz suhog rasutog tereta – u brod bez posade. Od onda je broj novih istraživanja, studija i projekata u konstantnom porastu, a u zadnjih godinu dana su u okviru nekoliko projekata demonstrirani i prvi rezultati – autonomni brodovi.

Na novom EU putu prema autonomnim brodovima, osim Danske i Finske, koje su uz Norvešku na čelu autonomne pomorske „revolucije“ u Europi, privatni subjekti iz Belgije, Italije, Francuske, Škotske (i Norveške), osnovali su konzorcij kojem je zadaća pomoći ostvarenje ciljeva postavljenih u okviru EU projekta pod nazivom AUTOSHIP – *Autonomous Shipping Initiative for European Waters*.¹⁴ Glavni cilj projekta jest ubrzati prijelaznu fazu prema sljedećoj generaciji autonomnih brodova u EU. U okviru projekta u planu je izgradnja i puštanje u pogon dva različita autonomna plovila, što ide u smjeru pomorske politike EU koja se okreće smanjivanju zagađenja na cestama i vezanim zagađenjima te od 2001. razvija koncept „morskog autoputa”.¹⁵ Na istom tragu je i najnoviji EU projekt AEGIS (*Advanced, Efficient and Green Intermodal Systems*),¹⁶ čiji je cilj u sljedeće tri godine kreirati novi „vodeni“ prometni sustav u EU u kojem će se povezati autonomne brodove i fleksibilne sustave korištene u prijevozu unutarjnim vodama i kratkolinijskom pomorskom prijevozu, s lukama i

¹³ Tako je u Norveškoj određeno jedno geografsko područje (fjord Trondheim) na kojem se provode testiranja autonomnih brodova, a koja provode norveška Uprava za pomorstvo, norveška obalna straža, kao i razni sudionici iz industrije i istraživačkih centara, te sveučilišta. V. Ibid.

¹⁴ Više v. <https://www.autoship-project.eu/> (25.6.2020.).

¹⁵ Ovaj koncept uveden je u Bijeloj knjizi, 2001. godine, te je naknadno razrađivan kroz više dokumenata, u okviru TEN-T politika. Za više v. Smjernice TEN-T iz 2013. (Uredba (EU) No 1315/2013, Službeni list EU L 348, str. str. 1.

¹⁶ Više v. <http://aegis.autonomous-ship.org/> (05.07.2020.).

njihovim automatiziranim uslugama upravljanja teretom te drugim digitalnim tehnologijama.¹⁷

No paralelno s postojećim projektima, autonomni brodovi zadnjih su par godina postali stvarnost u EU. U prosincu 2018. finski prijevoznik *Finferries* i *Rolls Royce*¹⁸ demonstrirali su rezultat svog višegodišnjeg projekta, potpuno autonomni trajekt *Falco*, prvi takve vrste u svijetu. Vožnja tim trajektom demonstrirana je u finskom arhipelagu južno od grada Turku, koji je između gradova Parainen i Nauvo prevezao 80 VIP uzvanika. Sam prijevoz obavljen je uz autonomnu daljinsku kontrolu (bez sudjelovanja posade) (engl. *fully autonomous control*), a tijekom demonstracije prikazano je funkcioniranje senzora pomoću kojih *Falco* uočava objekte, kao i njegova sposobnost izbjegavanja sudara (engl. *collision avoidance*) te automatsko pristajanje i vez (engl. *berthing*).¹⁹

Ove godine, *Kongsberg Maritime* je tijekom redovne službe trajektnog prijevoza obavio prvi prilagođeni prijevoz trajektom. Na kratkoj udaljenosti između dva doka, trajekt *Bastø Fosen VI* vozio je putnike i vozila, a prijevoz je obavljen pod punom automatskom kontrolom (engl. *fully automatic control*). Time je započela šestomjesečna probna faza za trajekt *Bastø Fosen VI*, tijekom koje će za većinu usluga brod biti kontroliran od strane automatskog sustava, s tim da će kapetan i posada na mostu broda²⁰ biti zadržani čak i nakon podizanja razine autonomije broda.²¹

No osim ovoga, u *Kongsbergu* rade²² i na prvom autonomnom kontejnerskom brodu (koji će usto biti u cijelosti na električni pogon i neće stvarati nikakve emisije štetnih tvari). Brod *YARA Birkeland*, prema najavama, biti će predstavljen u 2021. godini, za kada je u planu realizacija pune autonomije broda.²³

¹⁷ Više v. <https://shipip.com/aegis-project-combining-the-potential-of-autonomous-ships-with-automated-terminals-kicks-off/> i <http://aegis.autonomous-ship.org/> (05.07.2020.).

¹⁸ Rolls Royce razvio je tehnologiju umjetnu inteligenciju za ovaj brod. V. <https://www.rolls-royce.com/media/press-releases/2018/03-12-2018-rr-and-finferries-demonstrate-worlds-first-fully-autonomous-ferry.aspx> (25.06.2020.).

¹⁹ Ibid.

²⁰ Razlog tomu je što brod nije potpuno automatiziran. Kako se navodi, ako dođe do uočavanja drugog plovila ili objekata na putu, oglašit će se alarm, nakon kojeg će kapetan broda preuzeti kontrolu nad situacijom. Ove godine planira se ugradnja i testiranje sustava za prevenciju sudara (koji se sastoji od radara i elektro-optičkih senzora). V. <https://www.kongsberg.com/maritime/about-us/news-and-media/news-archive/2020/first-adaptive-transit-on-bastofosen-vi/> (25.6.2020.).

²¹ Ibid.

²² Kongsberg je zadužen za razvoj svih ključnih tehnologija, uključujući senzore, električni pogon, baterije i sustava za kontrolu pogona, te potrebnu integraciju tih tehnologija radi obavljanja daljinskih i autonomnih operacija.

²³ Više o brodu *Yara Birkeland* i stvaranju novog modela pomorskog prijevoznitva v. Transport 2040, op. cit. (bilj. 5), str. 14 i dalje.

Iako lista autonomnih brodova ne završava ovdje,²⁴ dovoljno je reći da se, osim na trajektima, kontejnerskim brodovima i drugim teretnim brodovima, autonomni programi upravljanja razvijaju i na drugim vrstama plovnih objekata,²⁵ kao i podvodnih objekata. Sve to upućuje na činjenicu da se tehnologija razvija sve brže i više, da je daljinsko kontroliranje brodova sve realnije u skorjoj budućnosti,²⁶ i da se s obzirom na te trendove u ovom trenutku već kasni s donošenjem zakonodavnih propisa. Ipak, svoj rad i u ovom segmentu ističu Norvežani, čija je Uprava za pomorstvo (*Norwegian Maritime Authority*), potaknuta potrebom da autonomni brod *Bastø Fosen VI* pri lansiranju u upotrebu dobije odgovarajuću zakonodavnu podršku, počela prilagođavati zakonodavstvo koje će moći poslužiti kao pravni temelj za operacije automatiziranih pomorskih plovila.

4. Rad međunarodnih organizacija na pripremanju nacionalnih zakonodavstava i međunarodne regulative

Praktički sva inicijativa u razvoju autonomnih plovnih objekata dolazi od tehničkih struka koje uznapredovalo rade na razvijanju pametnih sustava, umjetne inteligencije, posebnih vrsta senzora, i raznih drugih, uz to vezanih alata potrebnih za operacije autonomnih brodova. No da bi autonomni brodovi mogli odgovarajuće funkcionirati, potrebno je za njih, i njihove korisnike, izgraditi zakonodavni okvir. S obzirom da su povijesno pomorsku industriju i prijevozništvo obilježili ljudi, te da uz brod (i druga pomorska plovila) većemo ljude – kapetana i posadu, očekivano je da na prvu pomisao imamo dojam da je postojeće pomorsko pravo, međunarodno i domaće, neodgovarajuće za ove nove vrste plovila i nove načine prijevoza. Takva instinktivna reakcija stručnjaka i znanstvenika diljem svijeta logično je rezultirala poduzimanjem prvih koraka prema prilagodbi postojećeg pomorskopravnog režima. U tome prednjače

²⁴ Nekoliko velikih kompanija iz Velike Britanije već proizvodi autonomne plovne objekte (SEA-KIT) i ulaže puno u razvoj ovih tehnologija. V. Department of Transport, Maritime 2050 – Navigating the Future, London, siječanj 2019., dostupno na https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/872194/Maritime_2050_Report.pdf (10.07.2020.).

²⁵ KONSBERG je ove godine isporučio vodene mlažnjake (engl. *waterjets*) s pametnim sustavom kontrole upravljanja koji obuhvaća “CanMan Touch” joystick, a uz pomoć kojeg se brodom može upravljati na daljinu, s kontrolnog mosta. V. <https://www.kongsberg.com/maritime/about-us/news-and-media/news-archive/2020/inaugural-contract/> (25.6.2020.). Uz ovo, Kongsberg je dizajnirao kočaricu za arktičke vode, dugu 81.80m NVC 375 WP, imena Ilivileq, koja je opremljena nekolicinom modernih tehnologija usmjerenih k automatizaciji pojedinih operacija. Više v. <https://www.kongsberg.com/maritime/about-us/news-and-media/news-archive/2020/trawler/> (30.06.2020.).

²⁶ Tako primjerice Svitzer, prijevoznicka kompanija u vlasništvu Maerska, najavljuje da u sljedećih pet do deset godina očekuje da će više brodova kontrolirati (upravljati) s obale. V. <https://shippingwatch.com/carriers/article11749059.ece>, 11/11/2019 (25.06.2020.).

Međunarodna pomorska organizacija (dalje: IMO) i Međunarodni pomorski odbor (dalje: CMI), čije ćemo aktivnosti detaljnije izučiti u nastavku.

4.1. IMO

Činjenica da su projekti diljem svijeta unazad par godina dokazali da je pojava autonomnih brodova i u komercijalnom prijevozu izgledna u skoroj budućnosti natjerala je i IMO da počne preispitivati primjenjivost postojećih međunarodnih pomorskopravnih propisa (i) na te, nove vrste brodova i prijevoza. Pitanja od interesa za IMO prije svega se odnose na sigurnost autonomnih plovila i njihovih operacija te pitanja ljudstva (posade) na takvim plovilima. U tom smislu, Odbor za sigurnost pomorskog prijevoza (MSC) i Pravni odbor (LEG) preuzeli su u okviru IMO-a određene zadaće.

MSC je 2018. godine započeo s velikim projektom na temu autonomnih brodova. Do sredine 2020. MSC bi se trebao baviti pitanjima usklađenosti važećih (IMO) propisa s novom vrstom brodova, prvenstveno iz aspekta sigurnosti i zaštite te okoliša, dok bi vezana pitanja odgovornosti za štetu nastalu pri operaciji takvih brodova bila u domeni Pravnog odbora (LEG).²⁷ U tom smislu, radi provođenja te velike zadaće, IMO je definirao „autonomni pomorski brod“ (engl. *Maritime Autonomous Surface Ship*, skr. MASS) kao „brod koji može djelovati neovisno o ljudskoj interakciji, u različitim stupnjevima“,²⁸ te je s obzirom na „različite stupnjeve“ moguće autonomije, nadalje utvrdio podjelu autonomnih brodova (o čemu je već bilo riječi *supra*, poglavlje 1.).²⁹

U tom smislu, MSC provodi analizu u kontekstu sljedećih područja odnosno pitanja (i međunarodnih instrumenata koji ih uređuju): sigurnost i zaštita (SOLAS); sudar (COLREG); utovar i stabilnost (*Load Lines*); poduka pomoraca i ribara (STCW, STCW-F); traganje i spašavanje na moru (SAR);

²⁷ Više v. na <http://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/MSC/Pages/MSC-99th-session.aspx> (Maritime Safety Committee (MSC), 99th session, 16-25 May 2018), 27.06.2020.

²⁸ Ovo je doslovan prijevod rečenice na engleskom jeziku („...is defined as a ship which, to a varying degree, can operate independently of human interaction.“). V. IMO takes first steps to address autonomous ships, Briefing: 08 25/05/2018, na <http://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/Pages/08-MSC-99-MASS-scoping.aspx> (27.06.2020.).

²⁹ Za potrebe ove analize, MSC je razradio detaljnije opise pojedinih stupnjeva autonomije, kako slijedi: Stupanj 1: Brod ima automatizirane procese ali postoji podrška posade koja se nalazi na brodu kako bi upravljala i kontrolirala palubne sustave i funkcije; neke operacije mogu biti automatizirane i s vremena na vrijeme bez nadzora ali su pomorci na brodu spremni da preuzmu kontrolu; Stupanj 2: Brod je na daljinsko upravljanje (kontrola i operacije se odvijaju s druge lokacije), ali se posada nalazi na brodu i spremna je preuzeti kontrolu i upravljati palubnim sustavom i funkcijama; Stupanj 3: brod je na daljinsko upravljanje (kontrola i operacije se odvijaju s druge lokacije) i na njemu nema posade; Stupanj 4: Potpuno autonomni brod, čiji operativni sustav je sposoban samostalno donijeti odluke i utvrditi poduzimanje određenih radnji. V. Maritime Safety Committee (MSC), 100th session, 3-7 December 2018, <http://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/MSC/Pages/MSC-100th-session.aspx> (30.06.2020.).

mjerjenje tonaže (*Tonnage Convention*); sigurnost kontejnera (CSC); i konvencije koje uređuju putničke brodove za posebne vrste prijevoza putnika morem (SPACE STP, STP). Prvi korak jest utvrditi primjenjivost odredaba IMO-ovih instrumenata na autonomne brodove i njihov utjecaj na moguće operacije autonomnih brodova, nakon kojeg bi se provela analiza i utvrdio najbolji način na koji bi se moglo urediti operacije autonomnih brodova u okviru tih i/ili novih propisa.³⁰

Već 2019. MSC je donio prijelazne smjernice za provođenje proba (operacija) autonomnih brodova,³¹ kojima se zahtijeva da se probe obavljaju na način koji će osigurati najmanje istu razinu sigurnosti, sigurnosne zaštite i zaštite okoliša koja je pretpostavljena relevantnim instrumentima, te da se odgovarajuće identificiraju mogući rizici i predvide mjere za njihovo ublažavanje. Smjernice nadalje propisuju i određene uvjete na strani operatora, onih koji se nalaze na autonomnom brodu ili izvan njega, kao i poduzimanje odgovarajućih koraka u vidu zaštite od mogućih kibernetičkih napada.³²

Osim MSC-a, a posebno u kontekstu odgovornosti za štetu nastalu operacijama autonomnih brodova, i IMO-ov Pravni odbor (LEG) je na svojoj sjednici u travnju 2018. utvrdio da je potrebno na agendu dodati ta pitanja. Jedno od važnijih je i pitanje posade odnosno pomoraca čija se uloga, s pojavom autonomnih brodova, bitno mijenja. U protekle dvije godine, LEG je započeo s radom te je utvrdio koje će konvencije biti analizirane iz aspekta autonomnih brodova,³³ obrazac po kojem će se sakupljati podaci i dokumentacija, te plan i program provedbe ovog posla.³⁴ Cilj ove analize jest da se utvrdi u kojoj će mjeri pravno uređenje (operacija) autonomnih brodova utjecati na postojeći pomorskopravni režim, te će se u tom smislu za svaku od odredbi odabranih konvencija utvrditi (1) primjenjuje li se ili ne na autonomne brodove, (2) ako se primjenjuje, da li onemogućava (zabranjuje) operacije autonomnim brodovima, odnosno (3) ako ne zabranjuje autonomne brodove, jesu li potrebne izmjene, pojašnjenja i sl. U toj analizi trebalo bi obuhvatiti autonomne brodove svih

³⁰ V. Maritime Safety Committee (MSC), 101 session, 5-14 June 2019, na <http://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/MSC/Pages/MSC-101st-session.aspx> (30.06.2020.).

³¹ Interim guidelines for Maritime Autonomous Surface Ships (MASS) trials.

³² Ibid.

³³ Popis od 19 međunarodnih instrumenata, uključuje najvažnije konvencije kojima se uređuje zaštita okoliša (CLC konvencija i Fond Konvencija, Bunker konvencija, Nairobi konvencija, HNS Protokol 2010.), ali i druga pitanja, poput spašavanja na moru (Konvencija o spašavanju) i prijevoza putnika (Atenska konvencija i Protokoli iz 1974. i 2002.), te globalno ograničenje odgovornosti. Puni popis instrumenata v. na <http://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/Legal/Pages/LEG-106th-session.aspx> (30.06.2020.).

³⁴ V. Legal Committee, 106th session, 27-29 March 2019, <http://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/Legal/Pages/LEG-106th-session.aspx> (30.06.2020.).

stupnjeva autonomije.³⁵ Nakon okončanja ovog postupka, LEG bi u sljedećem koraku utvrdio najprikladniji način adresiranja pitanja operacija autonomnih brodova, ovisno o rezultatima prethodno provedene analize.³⁶ No planirana sjednica LEG-a, predviđena za ožujak 2020. nije se održala i stoga su rezultati ovog projekta za sada ostali nepoznati.

4.2. CMI

Stručnjaci su u okviru Međunarodnog pomorskog odbora (CMI) slično pristupili pojavi novih vrsta pomorskih plovila. Naime, prije stvaranja novih propisa, u CMI-ju su se odlučili napraviti detaljnu analizu stanja stvari u državama članicama, odnosno promotriti autonomne brodove u kontekstu postojećeg nacionalnog zakonodavstva država članica, i njihovog tumačenja normi međunarodnog prava iz aspekta autonomnih plovila.

Devetnaest država učinilo je svoje odgovore na upitnik CMI-ju javno dostupnim, među kojima je i Hrvatska.³⁷ U upitniku koji je CMI pripremio sadržana je nekolicina ključnih pitanja vezanih uz primjenu postojećih propisa pomorskog prava na autonomne brodove, a u nastavku će biti izložena neka od njih, uz davanje osvrta na različitosti u pristupu pojedinih zakonodavstava.

Prvo, i na neki način najvažnije, jest pitanje tretiranja autonomnog broda³⁸ (većeg od 500 BRT registarske težine) u nacionalnom pravu, to jest zakonu o trgovačkom (komercijalnom) pomorskom prijevozu u državama članicama CMI, i to u smislu „priznavanja“ statusa broda takvom, autonomnom brodu.³⁹ Zanimljivo je da je velika većina država na ovo pitanje dala jednoznačan pozitivan odgovor (Belgija, Italija, Japan, Francuska, Grčka, Malta, Nizozemska, Panama, SAD, Singapur, Velika Britanija i Venezuela), druge države su dale pozitivno tumačenje vlastitih propisa (primjerice Argentina, Kanada i Španjolska), dok je Hrvatska dala izričito negativan odgovor, pozivajući se na čl. 76. st. 2. PZ-a kojim je propisano da je za utvrđivanje broda sposobnim za plovidbu nužno da je

³⁵ Za potrebe izvedbe ove analize LEG je identificirao iste stupnjeve autonomije brodova kao i MSC. Više v. *supra*, bilj. 28.

³⁶ Ibid.

³⁷ Odgovori tih država javno su dostupni putem Internet stranice CMI-ja, na <https://comitemaritime.org/work/mass/> (05.07.2020.).

³⁸ Preciznije, u upitniku je autonomni brod za potrebe ovog pitanja definiran kao „teretni brod, bez zapovjednika ili posade, koji je i) kontroliran s udaljenosti putem radijske komunikacije, ili ii) kontroliran autonomno, između ostalog, putem kompjuteriziranog sustava za sprečavanje sudara, bez ikakvog ljudskog nadzora.

³⁹ Isto to pitanje predmet je analize CMI-ja u kontekstu međunarodnih pomorskih konvencija. Ovo je bitan preduvjet za donošenje odluke o primjeni određene konvencije na autonomni brod. Pojednostavljeno rečeno, ukoliko bi autonomni brod ulazio pod definiciju broda u kontekstu određene konvencije, njezine bi se odredbe na njega mogle primjenjivati, i obratno.

na njemu ukrcan barem najmanji propisani broj članova posade s odgovarajućim svjedodžbama o osposobljenosti i dopunskoj osposobljenosti koji brod mora imati za sigurnu plovidbu.⁴⁰ Da su se davatelji odgovora strogo držali definicije broda iz čl. 5. st. 4. PZ-a, mogli su se sa svojim odgovorom prikloniti većini drugih država i ovako definiran autonomni brod podvesti pod važeću definiciju broda u PZ-u.⁴¹ Sposobnost broda za plovidbu, na koju su se oni skoncentrirali u davanju odgovora, ovdje realno nije bila u pitanju. Zanimljivo je u tom kontekstu, a u vezi s ovim pitanjem, promotriti pismo prof. Sozera, upućeno CMI povodom slanja upitnika o nomenklaturi broda, a u kojem on u bitnom iznosi da se forma broda s vremenom mijenjala, a s tehnološkim promjenama i inovacijama i problemi koje su brodovi proizvodili drugim subjektima i okoliša, te da je zbog svega toga teško naći sveobuhvatnu definiciju broda.⁴² Iako je prof. Sozer, puno šire od ovoga, u svom pismu sastavio potpuni popis konvencija koje sadrže odnosno ne sadrže definiciju broda te iznio svoje komentare na definiranje broda u postojećim međunarodnim pomorskih konvencija, iz njegovog pisma treba zapamtiti da je bitno (u kontekstu upitnika) razlučiti i izdvojiti suštinske aspekte različitih usluga za koje se brodovi danas koriste.⁴³

No da se vratimo na stav koji je Republika Hrvatska zauzela u odgovoru na CMI upitnik, a u kojem je kao bitno svojstvo broda uzeta sposobnost broda za plovidbu, koja zahtijeva prisustvo određenog broja članova posade, u tom kontekstu bi valjalo ukazati (i) na odredbu čl. 148. st. 3. u kojoj piše da je zapovjednik „za vrijeme plovidbe dužan biti na brodu”. S obzirom na ovo, brod čiji se zapovjednik nalazi izvan njega – a što je svojstveno vrsti autonomnih brodova – i upravlja njime s daljine, u hrvatskom pomorskom pravu ne bi ulazio u definiciju „broda“ prema PZ-u.⁴⁴ S obzirom na to, nameće se zaključak da je

⁴⁰ Hrvatsko društvo za pomorsko pravo, CMI QUESTIONNAIRE ON UNMANNED SHIPS, dostupno na: <https://comitemaritime.org/work/mass/> (05.07.2020.).

⁴¹ Čl. 5. st. 4. PZ: „(b)rod, osim ratnog broda, jest plovni objekt namijenjen za plovidbu morem, čija je duljina veća od 12 metara, a bruto tonaža veća od 15, ili je ovlašten prevoziti više od 12 putnika. Brod može biti putnički, teretni, tehnički plovni objekt, ribarski, javni ili znanstvenoistraživački.“

⁴² Letter to President of CMI, CNII International Working Group on Vessel Nomenclature, Questionnaire #1 (March 2016), Comments of Dr. Bulent Sozer, Turkey dostupno na <https://comitemaritime.org/work/ship-nomenclature/> (01.07.2020.).

⁴³ Ibid.

⁴⁴ Zbog sličnosti propisa, zanimljivo je usporediti situaciju i odgovor koji je dao Brazil. Naime, Brazil je smatrao odlučnom činjenicu da brazilski zakon definira brod kao stvar – bez dodatnog uvjeta postojanja zapovjednika i posade na brodu – zbog čega pod koju definiciju može ući i autonoman brod. No, brazilski zakon također posebno propisuje zahtjev za postojanjem zapovjednika i posade na brodu radi navigacije i prijevoza putnika i stvari, što nisu smatrali odlučnim za promjenu pozitivnog odgovora na ovo pitanje. V. REPLY BY THE BRAZILIAN MARITIME LAW ASSOCIATION (“ABDM”) TO THE CMI QUESTIONNAIRE OF MARCH 2017 ON THE STUDY RELATING TO UNMANNED SHIPS, Final Version, 29 May 2017, Ibid.

ovo moguće bio motiv hrvatskom zakonodavcu da u PZ uvrsti, kao zasebnu, definiciju autonomnog plovnog objekta.

Drugo bitno pitanje, a nastavno na prethodno, vezano je uz kontrolu broda u kontekstu posade, a traži odgovor na pitanje mogu li se različite kategorije moguće odgovornih osoba autonomnih brodova, valjano smatrati zapovjednikom sukladno nacionalnim propisima. CMI je, konkretno, pretpostavio 3 vrste mogućih zapovjednika autonomnih brodova: 1) zapovjednik koji upravlja brodom s obale, daljinskim putem (*engl. chief on-shore remote-controller*), 2) programer autonomnog broda (*engl. chief pre-programmer of an autonomous ship*) i 3) osoba predviđena za zapovjednika (odgovornu osobu) na papiru, koja nije izravno uključena u operacije na brodu. Sama činjenica da su pretpostavljena čak tri, vrlo različita, koncepta, rezultirala je vrlo raznolikim odgovorima i korisnim komentarima od strane država koje su sudjelovale u provođenju analize. S obzirom na to, ovo je pitanje korisno analizirati po svakoj od navedenih kategorija, radi dobivanja jasnije i potpunije slike o pristupu država pojedinoj razini autonomnog karaktera mogućeg zapovjednika autonomnog broda.

Već je kod prve kategorije, koja na neki način najmanje odstupa od klasičnog pojma zapovjednika, budući da pretpostavlja njegovo obavljanje posla s udaljenosti, razvidno da većina nacionalnih propisa država zahtijeva fizičku prisutnost osobe zapovjednika na brodu, odnosno postavlja neke dodatne zahtjeve koji upućuju na nužnost fizičke prisutnosti zapovjednika na brodu u pomorskom pothvatu. Ipak, nekoliko se država izjasnilo da je prema njihovom važećem pravu zapovjednikom broda moguće smatrati osobu koja fizički nije brodu ali njime upravlja s obale, daljinskim putem. Takav su odgovor dale Panama i Sjedinjene Američke Države a osim njih je još nekolicina (Belgija, Francuska, Velika Britanija i Australija) ostavilo otvorenom tu mogućnost. Na tu listu mogli bismo uvjetno staviti i Singapur, koji smatra da iz tumačenja odredbe čl. 2. singapurskog zakona (*Maritime and Port Authority of Singapore Act*) nije jasno može li se ijedna od tih kategorija podvesti pod pojam zapovjednika.⁴⁵ No na temelju odredbe koju su citirali, a koja samo traži da zapovjednik bude „zadužen ili zapovijeda“ brodom (*engl. having charge or command*), smatram da bi se prva kategorija eventualno mogla podvesti pod pojam zapovjednika, što naravno ovisi o tumačenju tih riječi. Naime, vrlo sličan uvjet u svom zakonu ima Francuska (prema njihovom navodu, osoba zapovjednika mora stvarno

⁴⁵ V. CMI QUESTIONNAIRE ON UNMANNED SHIPS, Singapore, at [https://comitemaritime.org/work/mass/\(05.07.2020\).](https://comitemaritime.org/work/mass/(05.07.2020).)

izvršavati zapovijedanje brodom)⁴⁶, a koja je u svom odgovoru rekla da „ne smatra nezamislivim“ da bi se s obzirom na taj uvjet prva kategorija osobe mogla smatrati zapovjednikom broda. Sličnu formulaciju imaju i Australci, koji smatraju da je riječ „*command*“ u vezi s kontroliranjem plovila, njegovom navigacijom i operacijama, te da sama po sebi ne zahtijeva prisutnost zapovjednika na palubi broda. Stoga, ako bi daljinska kontrola bila dovoljno sofisticirana da osoba koja daljinski upravlja brodom ima sličnu kontrolu nad brodom kao da se fizički nalazi na brodu, u tom slučaju bi se mogla smatrati zapovjednikom (autonomnog broda).⁴⁷

Što se tiče druge i treće kategorije mogućih vrsta zapovjednika autonomnih brodova, ni jedna država nije izričito rekla da bi se tako navedene vrste uloga mogle smatrati zapovjednicima. Tek malo prostora za tu mogućnost, s obzirom na drugu kategoriju (programer autonomnog broda), u svom je odgovoru ostavila Belgija, ali samo utoliko što CMI u svom upitniku nije objasnio što točno smatra „programerom autonomnog broda“. Belgijanci zaključuju, ako se posao programera svodi samo na unos podataka prije početka putovanja broda, tada se isti ne može smatrati zapovjednikom broda, budući da nema kontrolu nad brodom.⁴⁸

No, vrlo važan podatak jest da je čak 12 od 19 država otklonio mogućnost da se bilo koja od tri navedene kategorije može podvesti pod definiciju zapovjednika broda prema njihovim važećim propisima. To su: Hrvatska, Grčka, Italija, Malta, Španjolska, Nizozemska, Brazil, Japan, Južnoafrička Republika, Kanada, Argentina i Venezuela. Najčešće objašnjenje je da propis traži fizičku prisutnost zapovjednika na brodu, bilo izravno, u samoj definiciji pojma zapovjednika, bilo kroz neke druge odredbe kojima su uređene njegove dužnosti. U odgovoru RH citirana je odredba čl. 125. st. 1. koji propisuje da „(p)osadu broda čine zapovjednik i druge osobe ukrcane za obavljanje poslova na brodu i upisane u popis posade.“ Ovdje bih kao relevantnu dodala odredbu čl. 148. st. 3. PZ-a u kojoj stoji da je zapovjednik „za vrijeme plovidbe dužan biti na brodu“.

Zaključno možemo izdvojiti sljedeće: 63% država koje su podnijele odgovor na upitnik, prema važećim propisima, ni jednu od navedenih kategorija osoba ne mogu smatrati zapovjednikom broda. Od preostalih sedam država, tek dvije države (10%) smatraju da se osoba koja daljinski upravlja brodom može smatrati

⁴⁶ Iz odgovora: “the person who actually exercises the command of the ship”. V. COMITÉ MARITIME INTERNATIONALE, REPLIES OF FRENCH MARITIME LAW ASSOCIATION, TO THE QUESTIONNAIRE ON UNMANNED SHIPS, dostupno na: <https://comitemaritime.org/work/mass/> (05.07.2020.).

⁴⁷ V. CMI International Working Group Unmanned Ships – Questionnaire, Response of the Maritime Law Association of Australia and New Zealand (MLAANZ), *ibid.*, str. 5.

⁴⁸ V. CMI QUESTIONNAIRE ON UNMANNED SHIPS, BELGIUM, *ibid.*, str. 2.

zapovjednikom, a preostalih pet (26%) na neki način ostavlja tu mogućnost otvorenom. Međutim, najvrijednije i najzanimljivije je bilo promotriti raznolikost pravnog uređenja i pretpostavki koje nacionalni zakoni postavljaju kao uvjet na strani osobe zapovjednika, kao i njihovo tumačenje ponekad vrlo sličnih uvjeta. Upravo to navodi na potencijalne probleme u poduzimanju daljnjih regulatornih koraka u ovom području te ukazuju na potrebu za detaljnim propisivanjem i najmanjih detalja vezanih uz ovo, za pomorsko pravo, novih koncepata.

Iako se položaj člana posade može isprva činiti sličnim položaju zapovjednika broda, što u mnogim zakonodavstvima (uključujući i hrvatsko)⁴⁹ i jest tako budući da se za obje uloge traži njihova fizička prisutnost na samom brodu, u odgovorima na upitnik se pokazalo da države ne postavljaju uvijek jednake uvjete za obje uloge. Singapur, koji je kod pitanja zapovjednika broda bio nedorečen, ovdje je jasno rekao da se članom posade ne mogu smatrati osobe koje daljinski upravljaju brodom.⁵⁰ Zanimljivo, Panama, koja je i u pogledu uloge zapovjednika broda bila otvorena novim konceptima, i za članove posade je ostavila otvorenom mogućnost da se njima smatraju osobe koje daljinski upravljaju brodom, ali je to uvjetovala vrstom posla koja im je dodijeljena. Vrlo sličan odgovor dale su Argentina i Nizozemska. Francuska, za razliku od tumačenja danog u vezi zapovjednika, ovdje je izričito rekla ne mogućnosti da osoba koja upravlja s udaljenosti bude smatrana članom posade. Posebno vrijedno je tumačenjem koje je dala Belgija, budući da je otišla korak dalje od striktnog tumačenja propisa (koji ne traži izričito fizičku prisutnost člana posade na brodu) i osvrnula se na specifične sposobnosti člana posade propisane u njihovom nacionalnom propisu (Circular, od 1.8. 2014.).⁵¹ Naposljetku, Australija, Velika Britanija i SAD su, za razliku od stava zauzetog u pogledu osobe zapovjednika broda, ovdje izričito odgovorile da takva mogućnost ne postoji.

Iako je teško izbjeći isprepletenost i međusobni utjecaj međunarodnih i domaćih pomorskopravnih propisa, u radu sam se odlučila fokusirati na pitanja koja su uređena u domaćim propisima, ne ulazeći u tumačenja međunarodnih pravila i standarda koji mogu biti tema zasebnog rada. Posljednje takvo pitanje iz CMI-ovog upitnika odnosi se na odgovornost za štetu koju autonomni brod prouzroči trećima. S obzirom da je ova tema predviđena u zasebnom poglavlju (v. *infra*, poglavlje 5.), na tom mjestu ćemo se detaljnije osvrnuti i na pojedine odgovore država, a u kontekstu tumačenja važećih nacionalnih propisa.

⁴⁹ Isto tako i Grčka, Italija, Malta, Španjolska, Južnoafrička republika, Japan, Kanada, Venezuela.

⁵⁰ V. Odgovor Singapura, op. cit. (bilj. 45).

⁵¹ Tako su Belgijanci, iako su ostavili otvorenom mogućnost da osoba koja daljinski upravlja brodom bude shvaćena kao član posade, istaknuli da se obavljanje nekih zadaća člana posade jednostavno ne može smatrati realno izvedivim bez fizičke prisutnosti osobe na brodu. V. CMI QUESTIONNAIRE ON UNMANNED SHIPS, BELGIUM, op.cit. (bilj. 48), str. 3-4.

5. Autonomna plovila u Pomorskom zakoniku RH

S posljednjim izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika, početkom 2019. godine u hrvatsko pomorsko pravo na mala vrata su ušli „autonomni plovni objekti“. Sukladno odredbi čl. 5. st. 1., autonomni plovni objekt je definiran kao “plovni objekt koji ovisno o stupnju automatizacije i zahtjevima za neposrednim nadzorom stalne službe može ploviti bez ukrcane posade ili sa smanjenim brojem članova posade”. Iz ovakve definicije autonomnih plovnih objekata možemo zaključiti da prema Izmenama i dopunama PZ-a autonomne plovne objekte definiraju 3 svojstva:

1. automatizacija,
2. (ne)postojanje potrebe za neposrednim nadzorom stalne službe, i
3. mogućnost plovidbe bez posade, ili uz smanjeni broj članova posade (koja je ukrcana na plovnom objektu).

Ako bolje pogledamo definiciju, možemo vidjeti da sva tri elementa nisu navedena kao uvjet, već je treće navedeno zapravo svojstvo autonomnog broda (mogućnost da plovi bez posade ili uz smanjeni broj članova posade), koje je posljedica ispunjenja uvjeta navedenih pod 1 i 2, a koji su opet jedan s drugim u vezi. Nadalje, iz ovako formulirane definicije moglo bi proizaći da brod koji posjeduje određeni stupanj automatizacije, a plovi s posadom, također ulazi u definiciju autonomnog broda (budući da Zakonik propisuje samo „mogućnost“ broda da plovi bez posade). Osim toga, iz ovoga nije jasno mora li uopće postojati „neposredni nadzor stalne službe“ ili možda, s obzirom na „stupanj automatizacije“ isti nije potreban!? Naposljetku, nije jasno ni što znači „neposredni nadzor stalne službe“ – moraju li službu činiti ljudi ili neki software (program) može preuzeti posao nadzora; Je li kriterij neposrednog zadovoljen i ako služba smještena na obali vrši daljinski nadzor, ali izravno nad brodom, putem sofisticiranih telekomunikacijskih kanala? Ti elementi nisu konačno definirani budući da dopuštaju različite razine (stupnjeve) u kojima se manifestiraju kod autonomnih plovnih objekata, a što je izričito i predviđeno, iako iz odredbe nije jasno ni koju „donju“ i „gornju“ granicu autonomije Zakonik postavlja. S obzirom na brzi razvoj tehnologije u ovom području i manjak praktičnog iskustva s ovakvom vrstom brodova, široka definicija sama po sebi nije loša. No „čišća“, jasnija definicija, koja opisno određuje autonomni plovni objekt, bila bi bolja u ovoj situaciji. Konačno, a s obzirom na sve izneseno, postavlja se pitanje je li uopće bilo potrebno uključivati jednu ovakvu definiciju u PZ, tim više što nastavno na to nije određena primjena odredaba PZ-a na tu kategoriju plovila.

U pogledu ovoga valja primijetiti da je u PZ-u došlo do izmjena čl. 2. kojim je definiran opseg primjene Zakonika. Naime, sukladno novom čl. 2. PZ-a, ako

(ovim) Zakonikom nije drugačije određeno, njegove odredbe koje se odnose na brodove primjenjuju se i na druge pomorske objekte (osim ratnih brodova). Iako bi autonomni plovni objekt moglo potpasti pod definiciju plovnog objekta (plovni objekt jest pomorski objekt namijenjen za plovidbu morem), isto kao što bi i autonomni brod mogao potpasti pod postojeću definiciju broda (više o tome *supra*, poglavlje 3.), nije posve jasno zašto se zakonodavac u relevantnim odredbama Izmjena i dopuna Zakonika odlučio za ovakvo rješenje. Naime, sukladno PZ-u, plovni objekt može biti “brod, ratni brod, podmornica, jahta ili brodica.” Stavljajući u vezu čl. 5. toč. 27. PZ-a i toč. 1. možemo zaključiti da se prema sadašnjem regulatornom stanju unutar PZ-a *autonomni* plovni objekt ne može smatrati plovnim objektom (na način kako ga uređuje PZ) iako bi njegov naziv dao naslutiti da je riječ upravo o plovnom objektu (određene vrste). Ovo ima za posljedicu i da se odredbe PZ-a (u trenutno važećoj verziji) koje se odnose na plovne objekte, neće primjenjivati i na autonomna plovne objekte. To pak znači da iako hrvatsko pomorsko pravo od nedavno poznaje kategoriju autonomnih plovnih objekata, ono ne sadrži odredbe koje bi te objekte uređivali u bilo kojem aspektu.

No neovisno o načinu na koji su autonomni brodovi (plovni objekti) uređeni u PZ-u, valja razmisliti ima li, s obzirom na (ne)postojanje i (ne)uporabu takvih plovila na našem području, uopće potrebe i smisla da se oni u ovom trenutku u Hrvatskoj zakonodavno uređuju. Naime, kao što je rečeno *supra* u poglavlju 2. ovog rada, vodeće međunarodne pomorske organizacije nisu još iznašle način na koji bi odgovarajuće uredile okvir za autonomne brodove u kontekstu postojećih međunarodnih instrumenata. Isto tako, uz iznimku Norveške i Danske, države članice EU ne bave se još tim pitanjem.⁵² Prvenstveni razlog tome je nedovoljno poznavanje načina funkcioniranja autonomnih brodova, što zbog nove vrste tehnologija koje koriste, što zbog činjenice da se većina njih još uvijek koristi iznimno i/ili je u fazi testiranja. No ono što bi (u) Hrvatskoj već sad moglo biti zanimljivo na temu autonomnih brodova je njihov poslovni model, prvenstveno

⁵² Ovdje je zanimljivo napraviti usporedbu s autonomnim (cestovnim) vozilima. Naime, iako se čini da je uporaba autonomnih cestovnih vozila u EU (uključujući i RH) bliža od uporabe autonomnih plovnih objekata, hrvatski zakonodavac se nije odlučio Zakon o cestama ili drugi poseban zakon, obogatiti definicijom autonomnog vozila. To može značiti da je zakonodavac odlučio autonomna vozila promatrati u kontekstu postojećih, konvencionalnih motornih vozila, pa u tom smislu primijeniti relevantne odredbe o odgovornosti za štetu od neispravnog proizvoda, a može biti i da se još nije htio primiti u koštac s definiranjem autonomnog vozila i uređivanjem pitanja odgovornosti te vrste vozila za štetu.

kad je riječ o prijevozu putnika,⁵³ te bi stoga bilo uputno da se pažnja, znanje i novac usmjeri u tom pravcu.

6. Odgovornost za štetu prouzročenu pri uporabi autonomnih brodova

U ovom ćemo poglavlju u bitnom razmotriti i možda najvažnije i najkontroverznije pitanje vezano uz uporabu autonomnih brodova – pitanje odgovornosti za štetu koju prouzroči autonomni brod. S obzirom na okvire ovog rada, neće biti analizirane sve vrste mogućih šteta od u detalje, već će pitanje odgovornosti biti razmotreno načelno, imajući u vidu važeći pravni režim u svjetlu uvođenja autonomnih plovni objekata u hrvatsko pomorsko pravo, i dosadašnja znanstvena saznanja o ovim pitanjima. S obzirom na nepostojanje međunarodnih propisa koji izričito uređuju pitanje odgovornosti autonomnih brodova,⁵⁴ u analizi ćemo uzeti u obzir rješenja i koncepte koji su razvijeni u automobilske industriji, a koji uređuju odgovornost vlasnika ili proizvođača (softwarea) autonomnih vozila. No njih valja pažljivo koristiti, misleći pritom na okruženje i specifičnosti pomorskog prijevoza te činjenicu da se općeprihvaćeno razlikuje postojanje nekoliko vrsta (stupnjeva) autonomije autonomnih brodova.

6.1. Odgovornost za štetu prouzročenu od strane autonomnog broda

U pomorskom prijevoznictvu susrećemo se s raznim vrstama režima odgovornosti za pojedine vrste šteta nastalih pri operacijama brodova. Putnici (i njihova prtljaga), nositelji interesa na stvarima u transportu, okoliš, kupaci i ostale treće osobe itd. – svi mogu biti, i nerijetko jesu žrtvama štete nastale pri upotrebi broda odnosno štete nastale od nekog broda. Za sve te slučajeve zakonodavac, kako domaći, tako i strani, ima postavljeni pravni okvir na domaćoj i na međunarodnoj razini. U takvim slučajevima, u grubo i u pravilu govoreći, odgovornost je ili na prijevozniku (kad je riječ o prijevozu stvari i/ili putnika) ili na brodovlasniku (u situacijama izvanugovorne odgovornosti). No kad bi se dogodilo da autonomni brod prouzroči neku od tih šteta, javilo bi se

⁵³ Prema mišljenjima nekih stručnjaka, upravo su putnički trajekti koji bi operirali na kratkim udaljenostima atraktivna opcija za autonomne pomorske operacije u Norveškoj koja s obzirom na geografski položaj i potrebe stanovništva treba fleksibilan poslovni model pomorskog prijevoza (v. Transport 2040, op.cit. bilj. 5. str. 20). Taj scenarij podsjeća na situaciju u Hrvatskoj koja obiluje slabo naseljenim otocima, ovisnima o kopnu. Stoga, izuzev ljetne sezone u kojoj je potražnja za trajektnim prijevozom ogromna, ostatak godine promet je vrlo slab, zbog čega trajekti nerijetko prevoze tek mali broj putnika i ne generiraju dobit. U tom smjeru ide i razmišljanje autorice koja u ovome vidi inicijalni potencijal.

⁵⁴ Za potrebe analize i u kontekstu teme ovog rada nije prihvatljivo ići tako daleko da pretpostavimo primjenu postojećih međunarodnih konvencija na autonomne brodove. Ideja i jest da se, upravo suprotno, sagledaju specifičnosti koje proizlaze iz obilježja autonomnih brodova i njihove uporabe.

pitanje tko (ili što) jest „prijevoznik“ odnosno „brodovlasnik“, i čije sve radnje valja prosuđivati u postupku utvrđivanja odgovornosti, te po kojim pravilima.

O nekim od pitanja koja se javljaju s tim u vezi je već ponešto rečeno *supra*, u okviru 3. poglavlja ovog rada, no s obzirom na nedostatak pravila u pomorskom pravu u pogledu tih pitanja, na ovom mjestu bit će analizirani mogući scenariji, uz osvrt na postojeća rješenja u vezi odgovornosti kod autonomnih vozila.⁵⁵ Dok je usporedba u položaju proizvođača jedne i druge vrste vozila neupitna (u kontekstu odgovornosti proizvođača za neispravan proizvod), nešto je teže usporediti ulogu „vozača“ u autonomnom vozilu (ne ulazeći u različite moguće stupnjeve angažiranosti vozača) i odgovorne osobe (zapovjednika broda) za upravljanje autonomnim brodom. Stoga nam postojeća rješenja i ideje u vezi odgovornosti kod autonomnih automobila mogu poslužiti tek kao orijentir u potrazi za identificiranjem potencijalno odgovorne osobe na strani autonomnog broda. Osim toga, važno je uzeti u obzir i specifičnosti vezane uz različite stupnjeve autonomije brodova i njihovu razliku prema definiranoj autonomiji automobila⁵⁶ kao i uz okruženje u kojem se pomorski prijevoz odvija.

Kad govorimo o ugovornoj odgovornosti za štetu koju prouzroči autonomni brod, a u kontekstu uvriježenog uređenja (ugovorne) odgovornosti prijevoznika za štetu na stvarima koje se prevoze brodom i štetu izazvanu putnicima, susrećemo se s najmanje dvije odgovorne osobe – prijevoznikom, kojeg će sada predstavljati neki „drugачiji“ zapovjednik broda, vjerojatno osoba koja daljinski upravlja brodom (ako je riječ o brodu koji nije potpuno autonoman), eventualno brodovlasnikom – ako prijevoznika nema, te proizvođačem tog autonomnog

⁵⁵ Naoko brži napredak autonomnih vozila i planirana komercijalizacija u SAD i JI Aziji (posebice Kina, Japan i Južna Koreja) potaknula je i ranije donošenje propisa. U ovom trenutku najdalje su otišle SAD u kojima je od rujna 2017. do danas usvojena nekolicina propisa vezanih uz razvoj autonomnih tehnologija u automobilskoj industriji i operacijama autonomnih vozila. Više v. Jones Day, White paper „Legal Issues Related to the Development of Automated, Autonomous, and Connected Cars“, November 2017, dostupno na <https://www.jonesday.com/en/insights/2017/11/legal-issues-related-to-the-development-of-automated-autonomous-and-connected-cars> (01.07.2020.)

⁵⁶ Kao što je ranije spomenuto, i Udruženje inženjera za automobile razlikuje nekoliko stupnjeva autonomije, ovisno o angažiranosti vozača u upravljanju automobilom. Nakon stupnja 0, koji u stvarnosti znači ne postojanje nikakve autonomije vozila budući da vozač sam upravlja svim zadaćama u vožnji, postoji još 5 stupnjeva. Tek na 3. stupnju automatizacije, na kojem prestaje potreba za redovitom vozačevom kontrolom nad volanom, te se od njega očekuje spremnost da preuzme upravljanje kad je o tome obaviješten, govorimo o autonomnom vozilu. No ovakva, još uvijek visoka razina uključenosti vozača u proces vožnje može biti problematična iz aspekta autonomije vozila, zbog čega se proizvođači okreću proizvodnji autonomnih vozila 4. i 5. stupnja autonomije. Više v. Jones Day, *ibid.*, str. 4.

broda, odnosno proizvođačima pojedinih dijelova tog broda⁵⁷ (u kontekstu odgovornosti za neispravan proizvod).⁵⁸

Što se tiče izvanugovorne odgovornosti za štetu koja nastane pri uporabi autonomnog broda, a u kontekstu uvriježenog režima izvanugovorne odgovornosti gdje je za štetu trećima odgovoran brodovlasnik, u slučaju primjene postojećeg/ih režima neće biti dilema u primjeni odredaba o brodovlasniku. Ono što se može korigirati jest sam temelj odgovornosti odnosno princip po kojem će brodovlasnik odgovarati za štetu (strogo objektivno ili na temelju pretpostavljene krivnje). No, ako bi dolazilo do prilagodbe režima s obzirom na specifičnosti autonomnih brodova i njihove uporabe – a što bi bilo za očekivati – valja uzeti u obzir druga rješenja. S obzirom da ovdje govorimo o autonomnih plovni objektima koje promatramo u kontekstu komercijalnog pomorskog prijevoza, teško je povući paralelu između prijevoznika i vozača autonomnih vozila, no onaj tko dobije ulogu „vozača“ u autonomnom brodu (niže razine automatizacije) odnosno zapovjednika broda, u određenoj mjeri bi se mogao usporediti s vozačem, barem u odnosu prema tom vozilu. U tom bi smislu možda valjalo uzeti u obzir i njegovo postupanje.⁵⁹ I ovdje dakako ostaje prostora za odgovornost proizvođača autonomnog broda, koji se u odnosu prema brodovlasniku nalazi kao prodavatelja autonomnog broda, te njegove odgovornosti za neispravan proizvod, a što ostaje u sferi građanskog prava.

Iako je uz pitanje odgovornosti neminovno vezano i pitanje osiguranja, u ovom radu ta tema neće biti obrađena. No, u kontekstu do sada rečenog valja kratko spomenuti da kod osiguranja autonomnih brodova ne dolazi do toliko značajne promjene kao kod utvrđivanja odgovornosti. Bitna promjena koja se događa izazvana je samim specifičnim karakteristikama autonomnih vozila, pa je za očekivati da će se pritisak i potreba za osiguranjem pomaknuti više prema proizvođaču(-ima) autonomnih brodova, i u tom smislu bi se mogao očekivati porast tih vrsta osiguranja (odgovornosti). S obzirom na tako redefinirane uloge moglo bi se razmisliti i tko će od njih ugovarati kasko osiguranje autonomnog broda. Isto tako, tu će valjati razmotriti i sasvim nove rizike s kojima će se

⁵⁷ Činjenica je da u proizvodnji autonomnog vozila sudjeluje ili može sudjelovati nekolicina subjekata – proizvođač softwera, programer, proizvođači različitih senzora, GPS-a itd.

⁵⁸ U definiranju odgovornosti ovog potonjeg bit će važno utvrditi tko se sve smatra proizvođačem u odnosu na oštećenika budući da će o tome ovisiti njegovo pravo na ostvarivanje naknade štete. Tu nam je od primarne važnosti Zakon o obveznim odnosima i Direktiva Vijeća 85/374/EEZ od 25. srpnja 1985. o približavanju zakona i drugih propisa država članica u vezi s odgovornošću za neispravne proizvode (OJ L 210, 1985, str. 29).

⁵⁹ Vezano uz izvanugovornu odgovornost posebno valja promotriti pitanje odgovornosti za štetu iz sudara, no to već prelazi okvire teme ovog rada. Stoga se čitatelj vezano uz ovu temu upućuje na druge izvore, primjerice v. CORE Advokatfirma i Cefor, Maritime autonomous surface ships, *Zooming in on civil liability and insurance*, December 2018, str. 8-9. (dostupno na <https://www.igpandi.org/article/autonomous-ships> (10.07.2020.)).

pomorsko prijevozništvo sretati, poput kibernetičkih (cyber) rizika, i s tim u vezi uvođenja nekih novih obveznih osiguranja odgovornosti, npr. (daljinskog) operatora/zapovjednika broda.⁶⁰

Samo ova nasumična razmišljanja o mogućim promjenama u osiguranju koje donosi nova vrsta brodova i pomorskih operacija daje dovoljno za zaključiti da će i u ovoj sferi pomorskog prava biti potrebno pristupiti određenim zakonodavnim promjenama. Međunarodna grupa P&I klubova oformila je radnu skupinu za osiguranje autonomnih brodova koja sudjeluje i u aktivnostima CMI-a i IMO-a, a 2018. su izdali publikaciju kao krunu svog projekta u okviru kojeg su analizirani glavni izazovi s kojim se industrija susreće u vezi s dolaskom autonomnih brodova.⁶¹ Najbolji dokaz tome da će se osigurateljna industrija lako prilagoditi novim plovnim objektima je možda sama činjenica da je *Gard*⁶² odlučio za brod *Yara Birkeland* pružiti puno kasko pokriće i osiguranje odgovornosti za sve odgovornosti kod autonomnih plovila.⁶³

7. Zaključak

„Autonomni brodovi nisu konvencionalni brodovi bez posade“,⁶⁴ a njihova pojavnost u pomorskoj industriji predstavlja zapravo pojavu novog poslovnog modela (pomorskog prijevoza).⁶⁵ Ove dvije stvari, iako naoko vrlo jasne, ključne su za razumijevanje problematike autonomnih plovila i, nastavno na to, njihovog zakonodavnog uređenja.

Uz pojavu novih tehnologija koje se koriste za izgradnju, pokretanje i operacije (autonomnih) brodova, vezani su i posve novi poslovni modeli u pomorskom prijevozništvu. U takvim, posve novim okolnostima, s posve novim karakteristikama prijevoza, javljaju se i nove vrste rizika. Autonomni brodovi idejno otklanjaju problem ljudske pogreške (kao jedan od glavnih razloga sudara i drugih pomorskih havarija), ali zato za sobom nose druge vrste rizika, kao što

⁶⁰ Isto v. ibid.

⁶¹ Publikacija Maritime autonomous surface ships, op. cit. (bilj. 59).

⁶² Gard je svjetski poznati P&I klub (Protection and Indemnity Club) osnovano 1907. s ciljem da pruži brodovlasnicima drugačiji oblik osiguranja, od klasičnog premijskog osiguranja. O Gardu v. na <http://www.gard.no/> (07.07.2020.), a više o P&I klubovima v. kod Pavić, D., Pomorsko imovinsko pravo, 2006., str. 215 i dalje; Poland, S., Gard handbook on protection and indemnity insurance, 1996.

⁶³ V. Gard Evolves From Insuring Sailing Ships To Autonomous Ships, 11.01.2018., <https://www.marineinsight.com/shipping-news/gard-evolves-insuring-sailing-ships-autonomous-ships/> (10.07.2020.).

⁶⁴ Nepoznat autor. Izvor navodi da je ovo izjavio jedan od tehničkih savjetnika prilikom izrade priručnika „Transport 2040: Autonomous Ships: A New Paradigm for Norwegian Shipping – Technology and Transformation“, op. cit. (bilj. 5), str. 14.

⁶⁵ Parafrazirano iz izvještaja Transport 2040, op. cit. (bilj. 5), str.19.

su tehničke (sistemske) pogreške, kibernetički (*cyber*) rizici, i druge vrste rizika koji su usko vezani uz nove karakteristike brodova.

Rad međunarodnih pomorskih organizacija te pravnih stručnjaka i znanstvenika u području koji je počeo tek unazad par godina pokazuje da se nalazimo na samom početku pronalaženja odgovora na pitanja definiranja autonomnih brodova, utvrđivanja osoba odgovornih za štetu koja nastane upotrebom autonomnih brodova, i osiguranja. Smatram da je s obzirom na to, i na sva dosadašnja saznanja, a bez objektivne potrebe za pravnim uređenjem autonomnih brodova u hrvatskom pravu u ovom trenutku, zakonodavac mogao još malo pričekati s ovom dopunom PZ-a. No s obzirom da su autonomni plovni objekti ipak već dobili mjesto u Pomorskom zakoniku, valjalo je tu odvažnu odluku popratiti s dodatnim izmjenama i dopunama koje bi uredile i druga vezana pitanja, pa u konačnici i ona koja se tiču odgovornosti za štetu i osiguranja. Međutim, za takav scenarij još je ipak (bilo) prerano.

AUTONOMOUS VESSELS IN CROATIAN MARITIME LAW

With the latest amendments to the Croatian Maritime Code, made at the beginning of 2019, “autonomous vessels” made the entrance to the Croatian maritime law. However, the legislator decided to only include the definition of autonomous vessels in the Maritime Code, which raises the question of whether the amendment made in this way makes any sense.

Given the accelerated development of new technologies and the fact that international maritime organizations and other bodies are working intensively on adapting existing international maritime conventions in the context of the emergence of “autonomous vessels” (different categories and degrees of autonomy), this paper addresses their inclusion in Croatian Maritime Code. Furthermore, the author analyses the current state of legal regulation of autonomous vessels worldwide and gives recommendations for possible solutions in relation to regulating this new category of vessels in Croatian Maritime Code in the future

Dr. sc. VESNA SKORUPAN WOLFF, znanstveni savjetnik
u trajnom zvanju Jadranskog zavoda Hrvatske akademije
znanosti i umjetnosti Zagreb, Republika Hrvatska
Doc. dr. sc. ADRIANA VINCENCA PADOVAN,
viši znanstveni suradnik Jadranskog zavoda Hrvatske akademije
znanosti i umjetnosti Zagreb, Republika Hrvatska

ZAŠTO SE NA UGOVOR O VEZU NE BI TREBALE PRIMJENJIVATI ZAKONSKE ODREDBE O UGOVORU O USKLADIŠTENJU?

UDK: 347.4:347.98

Izvorni znanstveni članak / Original scientific paper

Potaknute recentnom sudskom praksom i najnovijim izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika iz 2019. godine u pogledu ugovora o nautičkom vezu, autorice se u ovom radu bave pitanjem (ne)primjenjivosti zakonskih odredbi ugovora o uskladištenju na ugovore o nautičkom vezu, a posebno i na ugovore o vezu u suhim marinama. Uspoređujući pravnu narav, svrhu i sadržaj ugovora o nautičkom vezu i ugovora o uskladištenju autorice zaključuju da među njima nema sličnosti te da je neprimjereno za potrebe tumačenja ugovora o vezu supsidijarno primjenjivati odredbe Zakona o obveznim odnosima o ugovoru o uskladištenju.

1. Uvodna razmatranja

Do novele Pomorskog zakonika iz 2019.¹ ugovor o vezu je bio neimenovani ugovor.² Zbog toga se u praksi nerijetko otvaralo pitanje koji zakonski okvir treba primijeniti na tumačenje ugovornih odredbi i odlučivanje o sporu glede odgovornosti iz ugovora o vezu u odnosu na ona pitanja koja nisu uređena ugovorom i autonomnim pravom. U obzir dolazi: Zakon o obveznim odnosima³ – opći dio kojim se uređuju osnove obveznih odnosa (čl. 1. – 246.), ZOO – opće odredbe o ugovornim obveznim odnosima (čl. 247. – 375.) i ZOO – odredbe o pojedinim srodnim imenovanim ugovorima. Novelom PZ-a iz 2019. godine

¹ Pomorski zakonik (u nastavku PZ), Narodne novine broj 181/2004, 76/2007, 146/2008, 61/2011, 56/2013, 26/2015 i 17/2019.

² U teoriji se neimenovani ugovori opisuju kao ugovori za koje zbog kratkoće postojanja u povijesti ili manje učestalosti sklapanja nije posve siguran potpun sadržaj obveza. Z. Slakoper; V. Gorenc; uz suradnju M. Bukovac Puvača, *Obvezno pravo, Opći dio, Sklapanje, promjene i prestanak ugovora*, Novi informator, Zagreb, 2009., str. 235.

³ Zakon o obveznim odnosima (u nastavku ZOO), Narodne novine br. 35/2005, 41/2008, 125/11, 78/2015, 29/2018.

ugovor o vezu uređen je pretežno dispozitivnim odredbama kao novi imenovani ugovor hrvatskog prava, pa se na pravne odnose iz ugovora o vezu u odnosu na ona pitanja koja nisu uređena ugovorom i autonomnim pravom primjenjuju prvenstveno odredbe ugovora o vezu iz PZ-a kao *lex specialis*.⁴

Kada je riječ o mogućoj supsidijarnoj primjeni nekog drugog imenovanog ugovora na ugovor o vezu, u obzir dolazi primjena ugovora o najmu (čl. 550. – 578. ZOO-a) jer je objektivno bitan sastojak ugovora o vezu ustupanje veza korisniku veza na uporabu za smještaj određene jahte ili brodice, znači, najam veza.⁵ Pored toga, usluga stalnog veza u marini se vrlo često nudi i izvršava kao „paket“ širih usluga, koje osim najma mjesta za vez obuhvaćaju i uslugu nadziranja plovila na vezu i/ili ispunjavanje dodatnih usluga i radova.⁶ Dodatne usluge i radovi koji se mogu ugovoriti u nekim marinama su, primjerice, izbacivanje oborinskih voda iz plovila, provjetravanje unutrašnjosti plovila, kontrola kaljuže, pokrivanje plovila ceradom, punjenje baterija, čišćenje unutrašnjosti plovila, pranje trupa, usluge lučke dizalice ili travel-lifta, serviserske usluge, usluge pripreme plovila za zimovanje, odnosno za plovidbu i slično. U onim slučajevima u kojima ugovor o vezu sadrži spomenute subjektivno bitne sastojke ugovora u obzir dolazi primjena odredbi o ugovoru o djelu (čl. 590. – 619. ZOO-a) ili ugovora o nalogu (čl. 763. – 784. ZOO-a).⁷

Za razliku od toga, analiza poslovne i sudske prakse pokazuje da je primjena odredbi o ugovoru o uskladištenju i ugovoru o ostavi na ugovor o vezu u praksi i teoriji vrlo dvojben, pa stoga zahtijeva odgovarajuću pozornost pravne teorije i judikature.⁸

⁴ Opširnije o tome V. Skorupan Wolff; A. V. Padovan, Ugovor o vezu *de lege ferenda*, *Pravni okvir za luke nautičkog turizma*, nakladnički niz: *Modernizacija prava*, Knjiga 42, J. Barbić (ur.), Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 2018., str. 41-93; V. Skorupan Wolff; A. V. Padovan, 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*, D. Čorić, N. Radionov, A. Čar (ur.), Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb, 2017. str. 313-353; A. V. Padovan, Odgovornost luke nautičkog turizma iz ugovora o vezu i osiguranje, *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, vol. 52 (2013), br. 167; str. 1-35.

⁵ Članak 673.j st. 1. PZ-a definira ugovor o vezu i određuje njegove objektivno bitne sastojke.

⁶ Opširnije o usluzi nadzora te dodatnim uslugama i radovima u V. Skorupan Wolf, A. V. Padovan, *Ugovor o vezu de lege ferenda...*, *op. cit.*, osobito str. 75-81.

⁷ *Ibid*, str. 80; A.V. Padovan, *Odgovornost luke nautičkog turizma...*, *op. cit.*, str. 11.

⁸ Poredbena analiza ugovora o vezu i ugovora o ostavi te analiza pitanja ima li osnove za primjenu odredbi ZOO-a o ugovoru o ostavi na ugovor o vezu temeljito su obrađeni u radu V. Skorupan Wolff, A. V. Padovan, *Postoje li elementi ostave...*, *op. cit.*

Analiza poslovne prakse hrvatskih marina, autonomnog prava te sudske prakse provedena u okviru znanstvenog projekta DELICROMAR⁹ pokazala je da uglavnom svi koncesionari marina nude usporediv ili vrlo sličan sadržaj i opseg usluga, a u poslovnoj praksi primjenjuju se četiri modela ugovora o vezu: model I – najam, model II – najam + nadzor, model III – najam + nadzor + dodatne usluge i radovi, te model IV – najam + dodatne usluge i radovi. Utvrđeno je da ni jedna marina u svojim općim uvjetima ugovora ne uređuje uslugu uskladištenja plovila. U ugovorima o vezu koji se primjenjuju u poslovnoj praksi hrvatskih marina ne opisuje se usluga uskladištenja plovila u marini, isto tako, u cjenicima koje su marine dužne javno objaviti¹⁰ ne spominje se cijena za uskladištenje ili čuvanje plovila na vezu. To su nedvojbene argumenti u prilog teze da se u poslovnoj praksi uskladištenje plovila u marinama ne pruža kao vrsta usluge, te da marine s korisnicima vezova ne ugovaraju čuvanje i očuvanje plovila na vezu u smislu atributa koje oni imaju kao objektivno bitni sastojci ugovora o uskladištenju.¹¹

Nadalje, postoje i drugi snažni pravni argumenti koji će se u ovom radu istaknuti i analizirati, a koji govore u prilog teze da supsidijarna primjena ugovora o uskladištenju na tipične modele ugovora o vezu nije pravno utemeljena. Riječ je o tome da *causa* i pravna priroda ugovora o vezu i ugovora o uskladištenju nisu kongruentni, kao ni sastojci ugovora, obveze strana, način ispunjavanja ugovora, tehnološki procesi postupanja s plovilom na vezu koje ima vrlo specifična obilježja i složene tehnološke karakteristike, a tome treba dodati i relevantnu činjenicu da plovilo koje je predmet ugovora o vezu nije roba.¹²

Važno je istaknuti da se u poslovnoj praksi često opremanje, raspreda, čišćenje, održavanje, priprema za nautičku sezonu, servisiranje, popravak i slični poslovi koji se odnose na plovilo na vezu ugovaraju posebnim ugovorima i radnim nalogima i nisu sastojci ugovora o vezu. Riječ je o ugovorima koji su paritetni i

⁹ Znanstvenoistraživački projekt 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)*, voditeljice projekta A. V. Padovan, koji je financirala Hrvatska zaklada za znanost (HRZZ-UIP-2013-11-3061) provodio se u razdoblju od 1. ožujka 2016. do 28. veljače 2019. godine. Opširnije o projektu i rezultatima rada na projektu vidjeti: www.delicromar.hazu.hr.

¹⁰ Čl. 6. st. 1. t. 1. Zakona o pružanju usluga u turizmu, Narodne novine br. 130/17, u nastavku ZPUT, propisuje da su pružatelji usluga u turizmu dužni objavljivati uvjete, sadržaj i cijenu svake pojedine usluge.

¹¹ Vidjeti detaljnu analizu modela ugovora o vezu u poslovnoj praksi hrvatskih marina, V. Skorupan Wolff, A. V. Padovan, Standardizirani modeli ugovora o vezu za hrvatske marine kao korak naprijed, J. Barbić, A. V. Padovan, V. Skorupan Wolff (ur.), *Novi pravni režim za marine*, knjiga 47, Nakladnički niz: *Modernizacija prava*, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 2019., str. 127.-195. Detaljnije o razlikovanju ugovora o vezu i ugovora o ostavi vidjeti V. Skorupan Wolff, A. V. Padovan, *Postoje li elementi ostave u ugovorima o vezu...*, op. cit.

¹² O tome opširnije *infra*.

paralelni s ugovorom o vezu, a korisnik veza ih ugovara s: a) marinom na temelju posebnog ugovora ili b) posebnom pravnom ili fizičkom osobom koja posluje u marini ili c) angažira posebnu pravnu ili fizičku osobu s kojom marina nema ugovor o poslovno tehničkoj suradnji.¹³ Spomenuti ugovori po svom sadržaju, točnije bitnim sastojcima nemaju elemente ugovora o uskladištenju. Prvenstveno će se raditi o ugovorima o djelu ili ugovorima o servisiranju, popravku ili preinaci plovila. Ispitat će se i ovi tipovi ugovora radi provjere navedene hipoteze.

Nadalje, treba znati da se u poslovnoj praksi primjenjuju ugovori čija prestacija je smještaj plovila za vrijeme dok ne traje nautička sezona u halama ili sličnim zatvorenim prostorima ili na ograđenim natkrivenim ili otvorenim prostorima. Ovakvi objekti nazivaju se odlagalištima plovnih objekata, a za njih je karakteristično da su to dijelovi kopna ograđeni i uređeni za pružanje usluga smještaja plovila na suhom na kojima ne mogu boraviti turisti i ne može se obavljati priprema plovnih objekata za plovidbu. Ugovori koji se primjenjuju u ovakvim objektima za smještaj plovila nisu podudarni ugovorima o vezu. Na strani pružatelja takvih usluga nisu marine, a ovi ugovori se u odnosu na ugovore o vezu znatno razlikuju po bitnim sastojcima, načinu ispunjavanja ugovornih prestacija, ulogama i obvezama ugovornih strana, tehnološkom procesu usluge i sl. Riječ je o vrsti ugovora u odnosu na koje eventualno ima prostora za primjenu odredbi ugovora o ostavi, ali ne i primjenu ugovora o uskladištenju. Ova hipoteza u radu će se istražiti i provjeriti.

Posebna vrsta objekata za pružanje usluge veza su suhe marine. Na ugovore o smještaju plovila na suhom vezu, kao i na ugovore koje s korisnicima sklapaju suhe marine primjenjuju se zakonske odredbe o ugovoru o vezu. Postavlja se hipoteza da supsidijarna primjena odredbi ugovora o uskladištenju na ugovore o smještaju plovila na suhom vezu pravno nije održiva. Za to postoje isti argumenti kao u odnosu na ugovore o vezu u moru. Ova hipoteza u radu će se ispitati i analizirati, i to posebno u kontekstu analize sudske prakse u kojoj se tumači ovo pravno pitanje.

Od gore navedenih ugovora treba razlikovati ugovore kojima se ugovara usluga davanja na uporabu odnosno korištenje zatvorenog spremišta – garaže u krugu marine. Ovaj tip ugovora također će se razmotriti u smislu odgovora na pitanje ima li u ovim slučajevima osnova za primjenu ugovora o uskladištenju, a polazi se od hipoteze da ovakvi ugovori nemaju elementa ugovora o uskladištenju već ugovora o najmu odnosno zakupu.

Odgovor na pitanje mogu li na ugovor o vezu doći do primjene zakonske odredbe o ugovoru o uskladištenju zahtijeva višeslojnu analizu i argumentaciju,

¹³ Detaljnije o specifičnostima aktualne poslovne prakse hrvatskih marina Skorupan Wolff i Padovan, *Postoje li elementi ostave u ugovorima o vezu...*, op. cit. str. 317-323.

a da bi se na njega odgovorilo treba poznavati poslovnu praksu marina, njihovo autonomno pravo, modele ugovora koji se u praksi primjenjuju, razumjeti širi koncept ugovora o vezu te ako je riječ o konkretnim slučajevima iz sudske prakse nedvojbeno utvrditi i protumačiti sastojke konkretnog ugovora o vezu i ugovorne odredbe koje govore o obvezama, pravima i odgovornosti ugovornih strana kao i autonomno pravo koje se primjenjuje na taj ugovor.

Zbog toga će se u radu prvo razmotriti opće značajke ugovora o vezu i ugovora o uskladištenju, njihova *causa*, pravna priroda i bitni sastojci, a provest će se i njihova poredbena analiza. Nakon toga, u svrhu prihvaćanja ili odbacivanja postavljenih hipoteza analizirat će se tipični modeli ugovora o vezu i drugi karakteristični ugovorni odnosi u poslovnoj praksi. U pogledu pravnog pitanja primjenjuju li se na ugovor o vezu odredbe ugovora o uskladištenju sudska praksa nije jedinstvena, pa je ta činjenica posebno važan motiv za nastanak ovog rada. U zadnjem poglavlju rada prikazat će se i komentirati karakteristični primjeri sudskog tumačenja ovog pitanja.

2. Značajke ugovora o vezu i ugovora o uskladištenju, pravna priroda, *causa* i bitni sastojci

Začeci nautičkog turizma na našoj obali datiraju iz šezdesetih godina dvadesetog stoljeća,¹⁴ a do intenzivnijeg razvoja nautičkog dolazi osamdesetih godina prošlog stoljeća.¹⁵ Nautički turizam je danas u Hrvatskoj vrlo važna i razvijena grana turizma, a ugovori o vezu su pravni poslovi koji se u praksi frekventno sklapaju. Primjerice, prema podacima za 2018. godinu u Republici Hrvatskoj imamo 142 luke nautičkog turizma, u kojima je tijekom 2018. godine bilo 13 617 plovila na 4 stalnom vezu, dok je plovila u tranzitu u istoj godini bilo 194 164. Ukupno ostvaren prihod luka nautičkog turizma u 2019. iznosio je 857 milijuna kuna, a u sektoru nautičkog turizma na dan 31. kolovoza 2018. bilo je ukupno zaposleno 1741 osoba, od toga 432 sezonski.¹⁶

¹⁴ Prvi ugovori o vezu na istočnoj obali Jadrana sklopljeni su u listopadu 1965. godine u Marini Punat u Puntu na otoku Krku. Predmet tih ugovora je ustupanje mjesta za vez za tri brodice njemačkih državljana, D. Žic – Dunižarić, *Marina Punat grupa, prvih 50 godina*, Punat, 2014., str. 10 i 11.

¹⁵ Povezan je uz razvoj ACY-ja (Adriatic Club Yugoslavia), osnovanog 1. srpnja 1983. godine, kao kompanije čiji glavni poslovni cilj je sveobuhvatan program razvoja kapaciteta i prateće ponude usluga nautičkog turizma na istočnoj obali Jadrana. Prva faza razvoja ACY-a uključivala je osnivanje 16 novih luka nautičkog turizma koje su sve završene do 1991. godine. 1991. godine ACY je promijenio ime u Adriatic Yacht Club, a 1994. godine tvrtka je registrirana pod nazivom Adriatic Croatia International Club (ACI). Danas ACI upravlja s 22 marine. (stranica posjećena 26.9.2019. <http://www.aci-marinas.com>).

¹⁶ Izvor: Državni zavod za statistiku Republike Hrvatske, *Nautički turizam, Kapaciteti i poslovanje luka nautičkog turizma u 2018*, Priopćenje, god. LV., br. 4.3.4., Zagreb 29.03.2019.

U odnosu na ugovor o vezu do nedavno nije bilo doktrinarnog tumačenja koncepcijskih i pravno teorijskih pitanja u domaćoj pravnoj književnosti, a zakonski okvir pokazao se neprimjerenim jer nije bilo specijalnih zakonskih odredbi za ovaj ugovor. Pored toga, autonomno pravo je neuređeno i nedovoljno standardizirano, a sudska praksa je neujednačena.¹⁷ Od 2019. godine ugovor o vezu ulazi u novo razdoblje i dobiva attribute uređenog ugovora. Novelom PZ-a iz 2019. godine ugovor o vezu uređen je specijalnim zakonskim odredbama, a u okviru znanstvenog projekta DELICROMAR¹⁸ izrađeni su ogleđni opći uvjeti ugovora i modeli ugovora o vezu u marinama te ogleđne klauzule za osiguranje odgovornosti marina i drugih pružatelja usluge nautičkog veza.¹⁹ Nadalje, znanstveno su obrađena brojna otvorena i dvojbena pravna pitanja koja se odnose na ugovor o vezu oko čijih tumačenja je dolazilo do sporova i neusklađenih interpretacija.²⁰ Na taj način stvoren je novi pravni okvir za ugovor o vezu. Specijalne zakonske odredbe i cjelovita implementacija spomenutih smjernica za usklađivanje i standardizaciju autonomnog prava trebali bi utjecati i na formiranje stabilne i jedinstvene sudske i poslovne prakse.²¹

Ugovor o uskladištenju kao imenovani ugovor uređuje se u sklopu građanskih odnosno trgovačkih zakona ili kao posebni propis.²² On je prvenstveno ugovor trgovačkog prava jer skladištar u pravnom prometu nastupa u pravilu kao

¹⁷ O širem kontekstu poslovanja hrvatskih marina te obilježjima i trendovima razvoja ugovora o vezu od vremena kada se na našoj obali nautički turizam počeo intenzivnije razvijati pa do danas opširnije u radu Skorupan Wolff i Padovan, *Standardizirani modeli ugovora o vezu...*, *op. cit.*, str. 128-130.

¹⁸ Vidjeti bilješku br. 9.

¹⁹ Ugovorne klauzule osmišljene su kao preporuke hrvatskim marinama za standardizaciju općih uvjeta i modela ugovora o vezu s ciljem ujednačavanja relevantnog autonomnog prava i njegova usklađivanja s najnovijim rješenjima PZ-a. Ogleđne klauzule za osiguranje odgovornosti marina i drugih pružatelja usluge nautičkog veza osmišljene su kao preporuka hrvatskim osiguravajućim društvima za standardizaciju općih uvjeta osiguranja odgovornosti marina i drugih pružatelja usluga nautičkog veza s ciljem ujednačavanja relevantnog autonomnog prava osiguranja i njegovog usklađivanja s autonomnim pravom marina i najnovijim zakonskim rješenjima sadržanim u noveli PZ-a iz 2019. Vidjeti A. V. Padovan; V. Skorupan Wolff, Ogleđni opći uvjeti i modeli ugovora o vezu u marinama, J. Barbić *et al.* (ur.), *Novi pravni režim za marine*, knjiga 47, nakladnički niz *Modernizacija prava*, str. 319-409. i Padovan Adriana Vincenca, Ogleđne klauzule za osiguranje odgovornosti marina i drugih pružatelja usluge nautičkog veza, J. Barbić *et al.* (ur.), *Novi pravni režim za marine*, knjiga 47, nakladnički niz *Modernizacija prava*, str. 411-424.

²⁰ Popis svih objavljenih radova na projektu DELICROMAR nalazi se na internetskoj stranici www.delicromar.hazu.hr.

²¹ O pravno političkim razlozima za zakonsko normiranje ugovora o vezu vidjeti u radu Skorupan Wolff i Padovan, *Ugovor o vezu de lege ferenda...*, *op. cit.*, a o ciljevima standardizacije autonomnog prava u radu Skorupan Wolff i Padovan, *Standardizirani modeli ugovora o vezu...*, *op. cit.*

²² U švicarskom pravu ugovor o uskladištenju regulira se zajedno sa ostavom. Njemačko pravo ugovor o uskladištenju ne regulira kao građanskopravni posao, nego kao tipičan posao trgovačkog prava u Trgovačkom zakoniku. Od naših prijašnjih propisa bivši Hrvatski trgovački zakonik iz 1875. regulirao je i posao javnih skladišta, Gorenc, *et al.* *Obvezno pravo, Posebni dio I, Pojedini ugovori*, *op. cit.*, str. 380.

trgovac.²³ Gospodarsko značenje skladišnog posla na određeni način sugerira i sam zakonodavac jer propisuje da je objekt ugovora o uskladištenju roba.²⁴ Roba je stvar proizvedena za drugoga; stvar namijenjena tržištu koja ima uporabnu vrijednost. Nisu roba stvari kupljene za osobnu uporabu, kao ni stvari koje su predmet ugovora u kojima je pretežit dio obveza isporučitelja te stvari u obavljanju nekog rada ili davanja nekih usluga.²⁵

Pravno politički razlozi za nastanak ugovora o uskladištenju vezuju se uz razvoj trgovine i snažno povećanje obujma pomorskog transporta robe i sirovina koje je uvjetovalo pojavu skladišta. Skladišta su ograđeni otvoreni natkriti ili zatvoreni prostori u kojima se čuva roba za prodaju i kupnju, koje rabi i kojima upravlja tragačko društvo (ili fizička osoba), a objekt poslovanja je uskladištenje robe.²⁶ Skladišta su intenziviranjem trgovine i prometa dobivala važnu gospodarsku ulogu jer omogućuju da se tržište opskrbljuje robom prema potrebi, održava stanje rezervi i omogućuje efikasno i učinkovito funkcioniranje transportne industrije, a vlasnicima robe da njome pravno disponiraju za vrijeme dok je roba smještena u skladištu.²⁷

Iz ugovora o vezu i ugovora o uskladištenju kao kauzalnih pravnih poslova vidljiva je gospodarska svrha poduzimanja tih poslova, točnije iz prava i obveza koje strane preuzimaju vidljiva je svrha obvezivanja.²⁸

Gospodarski cilj ili *causa* ugovora o uskladištenju je čuvanje robe koja je predmet ugovora i poduzimanje potrebnih ili ugovorenih mjera za njezino očuvanje. Roba ostavljena na čuvanju u skladištu u pravilu je namijenjena daljnjoj prodaji, stoga ostavodavac ima stalan interes da se roba u skladištu čuva u stanju u kojem je predana. Proučavanjem klasifikacija ugovora u starijoj pravnoj literaturi vidljivo je da se u povijesti u skupinu „ugovora o čuvanju stvari,“ a misli se na

²³ Ceronja P., *Ugovor o uskladištenju u hrvatskom i makedonskom pravu*, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, vol. 61, 2011, br. 2, str. 845.

²⁴ Gorenc, *et al. Obvezo pravo, Posebni dio I, op. cit.*, str. 380.

²⁵ M. Vidaković Mukić, Opći pravni rječnik, Narodne novine d.d., Zagreb, 2006., str. 1025. Primjerice, ako netko proizvede poljoprivredne proizvode koji služe za zadovoljavanje njegovih osobnih potreba, ti proizvodi nisu roba, ali ti proizvodi postaju roba ako ih ta osoba stavlja na tržište radi prodaje – razmjene. Dakle, neka stvar dobiva svojstvo robe tek u kontekstu njenog stavljanja na tržište radi prodaje ili razmjene.

²⁶ Gorenc, *et al. Obvezno pravo, Posebni dio I, Pojedini ugovori, op. cit.*, str. 380.

²⁷ Nakon dolaska broda u luku teret se iskrcava s broda radi oslobađanja brodskog prostora i omogućavanja njegove daljnje eksploatacije. Od tog trenutka do trenutka transportiranja i plasiranja robe na tržište u pravilu je potrebno neko vrijeme smjestiti (pohraniti) robu te poduzimati potrebne mjere radi njezinog očuvanja, stoga se pojavljuje potreba za uskladištavanjem istovarene robe. Isto tako, pristizanjem robe u luku radi njezinog utovara i prijevoza morem roba se gomila, pa je nužno da se za vrijeme njezinog stacioniranja u luci uskladišti i stručno čuva. Zbog toga su se prvo u pomorskim i riječnim lučkim gradovima, a kasnije razvojem željezničkog i cestovnog prometa i u ostalim trgovačkim gradovima počela razvijati skladišta u kojima se čuva istovrsna roba uz naknadu.

²⁸ *Causa est origo et materia negotii* – *causa* je izvor i sadržaj pravnog posla.

ugovore u kojima je čuvanje tuđe stvari glavna obveza, ubrajalo više ugovora, i to: ugovor o regularnom depozitu, ugovor o upravljanju, ugovor o depozitu količine, ugovor o skupnom depozitu, ugovor o trezornom depozitu, ugovor o sekvestraciji, ugovor o gostinjskom depozitu i ugovor o uskladištenju.²⁹ Neki od tih ugovora bili su imenovani ugovori, primjerice ugovor o ostavnoj pogodbi uređivao je paragraf 957, a ugovor o sekvestraciji paragraf 968 Općeg građanskog zakonika.³⁰ Danas se čuvanje tuđe stvari javlja kao glavna obveza kod ugovora o ostavi i ugovora o uskladištenju, ali postoji i kod drugih ugovora, primjerice, zakupa, najma, posudbe, ugovora o djelu i sl., ali kod njih ono nije glavna svrha zbog koje je ugovor sklopljen, nego odgovornost postoji i za neispunjenje te „sporedne obveze.“³¹ Ugovor o uskladištenju je ugovor o pribavljanju faktičnog rada i/ili njegova rezultata i nema elemenata uporabne pogodbe jer njegov bitan sastojak nije ustupanje mjesta za čuvanje objekta uskladištenja. Ugovorom o uskladištenju ne stvara se (ne nastaje) stvarnopravni odnos u kojem bi skladištar bio obvezan predati posjed određene površine skladišta ostavodavcu, već obveznopravni odnos čuvanja tuđe stvari uz naplatu.³²

Bitni sastojci ugovora o uskladištenju su:

1. Primiti i čuvati određenu robu
2. Poduzimati potrebne ili ugovorene mjere radi njezinog očuvanja
3. Vratiti robu na zahtjev ostavodavca ili druge ovlaštene osobe
4. Naknada za čuvanje.

Bitni sastojci ugovora o vezu su:

1. Mjesto za vez
2. Jahta ili brodica
3. Naknada na vez
4. Nadziranje plovila na vezu - subjektivno bitan sastojak (samo ako ga strane ugovore)
5. Dodatne usluge i radovi - subjektivno bitan sastojak (samo ako ih strane ugovore).

²⁹ Vidjeti Mihajlo Vuković, *Obvezno pravo*, knjiga II, Školska knjiga Zagreb, 1964., str. 119.

³⁰ Vidjeti M. Vuković, uz suradnju M. Vedriš, Đ. Vuković, *Opći građanski zakonik s novelama i ostalim naknadnim propisima*, Školska knjiga, Zagreb, 1955., str. 283-289.

³¹ Na tome tragu je i sudska praksa. VSRH je odlučio da je vlasnik mehaničarske radionice obvezan čuvati automobil koji mu je predan na popravak pa odgovara za štetu koja je zbog njegova propusta u čuvanju prouzročena oduzimanjem vozila (Rev-959/84 od 4.9.1984), citirano prema I. Crnić, *Zakon o obveznim odnosima: napomene, komentari, sudska praksa i abecedno kazalo pojmova*, Četvrto, bitno izmijenjeno i dopunjeno izdanje, Organizator, Zagreb, 2010., str. 908.

³² Gorenc, *et al.*, *Obvezno pravo, Posebni dio I, op. cit.*, str. 383.

Osnovni sadržaj i svrha sklapanja svih modela ugovora o vezu je ustupanje veza u moru ili na kopnu korisniku veza na uporabu za smještaj plovila, pa je po svojoj pravnoj prirodi svaki ugovor o vezu uporabna ili najamna pogodba – *locatio conductio rei*, a ugovor o vezu ubraja se u skupinu ugovora o privremenoj uporabi dobara.³³ Za pružatelja usluge veza svrha sklapanja ugovora je u stjecanju prava zahtijevati plaćanje naknade za vez, a za korisnika veza u stjecanju prava na uporabu veza. Korisnik veza je dužan uporabiti vez prema namjeni i ugovoru, a pružatelj usluge veza predati vez u stanju prikladnom za sigurnu uporabu u nautičkom i tehničkom smislu te održavati vez za vrijeme trajanja ugovora tako da bude ispravan i siguran. Znači, pravni učinak koji se postiže ugovorom o vezu je postanak građanskopravnog ili trgovačkog odnosa najma – ustupanja veza (u moru ili na kopnu) korisniku veza na uporabu radi smještaja određenog plovila.³⁴

Kod ugovora o vezu kao i kod ugovora o najmu predmet najma je objektivno bitan sastojak ugovora. U trenutku kada se strane suglase o obvezi predaje određene stvari na privremenu uporabu drugoj strani i o obvezi plaćanja određene ili odredive svote najamnine, nastao je ugovor o najmu. Tako je i s ugovorom o vezu. Čim se strane suglase o obvezi predaje veza na uporabu, znači, ustupanju određenog dijela akvatorija ili prostora na kopnu i opreme koji služe kao mjesto za vez, naknadi za vez i plovilu koje je predmet ugovora sklopljen je ugovor o vezu.³⁵

Ugovor o uskladištenju je također konsenzualni ugovor i nastaje u trenutku obostranih preuzimanja obveza ugovornih strana. Znači, na temelju sporazuma suugovaratelja nastaje ugovorna obveza ostavodavca predati robu skladištaru,

³³ Privremenost prijenosa veza na uporabu proizlazi iz postojanja obveze korisnika veza kao strane kojoj je dobro (vez) preneseno, da to dobro, vrati pružatelju usluge veza. Istovremeno se svrha prijenosa sastoji u omogućavanju korisniku veza da uživa uporabna svojstva veza kao dobra koje mu je privremeno preneseno. Stvarnopravni učinci ispunjenja obveze sastoje se u stjecanju jedine vlasničke ovlasti, a to je uporaba veza. U skupinu ugovora o privremenoj uporabi dobara spadaju ugovor o najmu i ugovor o zakupu. O razlici uporabe i korištenja opširnije vidjeti u radovima: A. V. Padovan, *Odgovornost luke nautičkog turizma...*, op. cit., str. 7. i Skorupan Wolff i Padovan, *Postoje li elementi ostave...*, op. cit., str. 326-330.

³⁴ Ugovor o vezu može biti potrošački i nepotrošački ugovor. Potrošački ugovori su ugovori u kojima je korisnik veza fizička osoba koja ugovor o vezu sklapa izvan svoje trgovačke, obrtničke, poslovne ili profesionalne djelatnosti. Kad je riječ o potrošačkim ugovorima postoje kogentne norme Zakona o zaštiti potrošača i ZOO-a (čl. 402, 403, i 408) od kojih se ne može ugovorom odstupiti. Opširnije o pravilima o odgovornosti marine za potrošačke i nepotrošačke ugovore u radu Skorupan Wolff, Padovan, *Standardizirani modeli ugovora o vezu...*, op.cit. str. 161-168.

³⁵ Podrobnu analizu sastojaka ugovora o vezu vidjeti u radu: V. Skorupan Wolff, A. V. Padovan, *Ugovor o vezu de lege ferenda...*, op.cit.

te obveza skladištara primiti stvar na čuvanje, čuvati je i poduzimati mjere radi njezina očuvanja.³⁶

Znači, u pogledu pravne prirode i *causae* ugovor o vezu i ugovor o uskladištenju nemaju dodirnih točaka. Također, u pogledu objektivno bitnih sastojaka ugovor o vezu i ugovor o uskladištenju nemaju kongruentnosti, jer kod objektivno bitnih sastojaka ugovora o vezu izostaje čuvanje i poduzimanje potrebnih ili ugovorenih mjera radi očuvanja jahte ili brodice, a to je osnovni supstrat ugovora o uskladištenju. Štoviše, kada je riječ o ugovoru o vezu potpuno nedvojbeno su balansirane obveze i uloge ugovornih strana u pogledu jahte ili brodice kao objekta ugovora. Održavanje jahte ili brodice i opreme u cilju njezinog očuvanja je zadaća korisnika veza. Čl. 673.p st. 1. PZ-a propisuje da je korisnik veza dužan održavati jahtu ili brodicu i njezinu opremu u dobrom i ispravnom stanju sposobnosti za plovidbu sukladno važećim propisima te je dužan opremiti jahtu ili brodicu kvalitetnim i odgovarajućim konopima za privez i bokobranima i održavati ih za sve vrijeme trajanja ugovora o vezu.

Kada je riječ o ugovoru o stalnom vezu, osim ustupanja mjesta za vez, strane najčešće ugovaraju i obvezu marine da nadzire plovilo na vezu. Pored toga, kao što je spomenuto, ugovorne strane nerijetko u okviru ugovora o vezu ugovaraju i dodatne usluge i radove.³⁷ Riječ je o subjektivno bitnim sastojcima ugovora o vezu. PZ govori općenito o „dodatnim uslugama i radovima“ pri tome ne opisuje njihov sadržaj niti ih taksativno navodi jer se ostavlja slobodi ugovaranja i tumačenju prakse koji će to poslovi biti. Osim toga, omogućuje se da se poslovna praksa razvija i po potrebi širi ili suzi spektar usluga koje marine pružaju kao dodatne usluge i radove u okviru ugovora o vezu.³⁸

Na ovom mjestu treba ukazati da upravo kada je riječ o ugovaranju dodatnih usluga i radova kao i spektru usluga koje ulaze u pravni okvir ugovora o vezu uvijek treba imati na umu pravilnu interpretaciju *causae* ugovora o vezu i njegovih objektivno i subjektivno bitnih sastojaka. Sljedeći primjer iz sudske prakse najbolje ilustrira kako pogrešno tumačenje objektivno bitnih sastojaka ugovora o vezu i dodatnih usluga i radova kao subjektivno bitnih sastojaka ugovora o vezu te nerazumijevanje *causae* ugovora o vezu dovodi do pogrešne primjene materijalnog prava.

³⁶ Pored toga nastaju i druge obveze karakteristične za ovaj ugovor kao što je plaćanje naknade, pružanje potrebnih obavijesti o robi, preuzimanje robe, obveza upozoravanja na nedostatke robe za trajanja ugovora, obveza nemiješanja zamjenjivih stvari i sl. Opširnije Gorenc *et al.*, *Obvezno pravo, Posebni dio I, op. cit.*, str. 383-295.

³⁷ O modelima ugovora o vezu vidjeti opširnije *infra* t. 4. Tipični modeli ugovora o vezu u poslovnoj praksi.

³⁸ O tome koje dodatne usluge i radovi se najčešće ugovaraju u okviru ugovora o vezu u aktualnoj poslovnoj praksi te koje se materijalno pravo na njih primjenjuje opširnije *infra* t. 4. Tipični modeli ugovora o vezu u poslovnoj praksi.

U sporu nastalom iz ugovora o vezu u kojem korisnik veza potražuje naknadu štete od marine zbog oštećenja plovila na vezu sud je, među ostalim, istaknuo da je marina bila dužna poduzimati sve radnje koje su potrebne da se plovilo vrati korisniku veza u stanju u kojem je bilo primljeno. Zaključio je da je marina niz radnji kao što su konzervacija motora, skidanje s broda akumulatora i njihovo čuvanje na suhom i u zatvorenom prostoru s povremenim punjenjem i pražnjenjem, korištenje kaljužne pumpe, odvrtnje čepa za otjecanje vode i dr. trebala izvršavati bez upute tužitelja jer je riječ o osnovnim djelatnostima tuženika (marine). Na rješavanje spora sud je primijenio odredbe ZOO-a o ugovoru o ostavi.³⁹

Ispunjavanje usluga i radova koje se u ovom predmetu spominju ne predmnijeva se kao sastojak ugovora o vezu već je nužno da strane izričito ugovore te ugovorne prestacije, a one time postaju subjektivno bitni sastojci određenog ugovora o vezu. O subjektivno bitnim sastojcima ugovora o vezu govori čl. 673.j st. 3. PZ-a. Zakonodavac propisuje da se pružatelj usluge veza može obvezati da nadzire jahtu ili brodicu na vezu, ili da ispunjava i druge dodatne usluge i radove, ako ugovorne strane to izričito ugovore. Za razliku od toga bez ugovaranja ustupanja veza na uporabu korisniku veza ugovor o vezu neće ni nastati jer je to objektivno bitan sastojak ugovora o vezu. Znači, spomenute djelatnosti ne mogu se smatrati osnovnim djelatnostima marine već isključivo dodatnim uslugama uz osnovnu uslugu iznajmljivanja veza i smještaja plovnih objekata. Štoviše, uopće nije nužno da se u marinama pružaju navedene dodatne usluge te općenito usluge održavanja i servisiranja plovnih objekata.⁴⁰ U konkretnom predmetu (ugovoru o vezu), a s obzirom na tuženikove navode u odgovoru na tužbu i tijekom postupka čini se da strane nisu uopće ugovorile – precizirale dodatne usluge i radove u odnosu na plovilo na vezu.

3. Poredbena analiza ugovora o vezu i ugovora o uskladištenju

Poredbena analiza ugovora o vezu i ugovora o uskladištenju pokazuje da postoji više činjeničnih i pravnih argumenata u prilog teze da ugovor o vezu nema elementa ugovora o uskladištenju.

Odredbe ugovora o uskladištenju kreirane su za robu kao predmet tog ugovora, a odredbe o ugovoru o vezu za plovilo kao specifičan predmet ugovora o vezu. Plovilo koje je predmet ugovora o vezu nije roba.⁴¹ Hipotetski gledano

³⁹ Odluka Trgovačkog suda u Rijeci, P-2590/1994, od 28. veljače 2007.

⁴⁰ Vidjeti Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma, Narodne novine broj 72/2008, u dijelu u kojem se govori o minimalnim uvjetima koje moraju zadovoljavati luke nautičkog turizma.

⁴¹ Za definiciju robe vidjeti tekst uz bilješku 25 i bilješku 25.

plovilo kao pokretna stvar koja je u vlasništvu određene pravne ili fizičke osobe može postati roba tek ako ga ta osoba stavi u pravni promet radi prodaje, a *causa* zbog koje korisnik veza sklapa ugovor o vezu nije stavljanje plovila na prodaju već njegovo korištenje radi sporta i rekreacije ili smještaj plovila na vez radi obavljanja čarter djelatnosti.

Nadalje, marine nemaju attribute skladišta prema općeprihvaćenoj definiciji skladišta⁴² jer nisu ograđeni natkriti ili zatvoreni prostori u kojima se čuva roba za prodaju i kupnju, te njihova poslovna djelatnost nije uskladištenje robe. Marine su na pomorskom dobru, a u svim marinama otvoren je pristup, znači, u marinu slobodno mogu ulaziti zainteresirani posjetitelji, korisnici drugih plovila, korisnici ugostiteljskih i drugih uslužnih djelatnosti marine i sl., a identitet osoba koje ulaze u koncesionirani prostor marine ne provjeravaju. Iako je moguće da se vez nalazi na gatu pod ključem, i u tim okolnostima ostaje prostor za pristup plovilima morskim putem, pa i ta činjenica pokazuje da marine ne mogu imati apsolutnu i isključivu kontrolu nad plovilom na vezu koje je objekt ugovora.⁴³

Jedna od specifičnosti ugovora o vezu jest da se njime ne ugovara predaja plovila u posjed marine, a to vrijedi i kada je ugovorena usluga nadzora plovila. Takva praksa bitno odstupa i različita je od prakse iz ugovora o uskladištenju jer se ne radi o klasičnom deponiranju plovila tako da se ono kao roba kod ugovora o uskladištenju predaje skladištaru i ostavlja na čuvanje te preuzima u ugovoreno vrijeme ili na zahtjev ostavodavca, kojim činom je završila primjena ugovora. Roba je statična i cijelo vrijeme trajanja ugovora o uskladištenju je stacionirana u skladištu, a u njemu se pohranjuje prvenstveno radi njezine daljnje preprodaje ili transporta. Uskladištenje podrazumijeva da je uskladištena stvar pod punom kontrolom skladištara. Ostavodavac ima pravo pristupiti robi i pravo da je pregledava ili uzima njezine uzorke.⁴⁴ Međutim, za vrijeme trajanja ugovora roba ne napušta skladište. Ostavodavac iz ugovora o uskladištenju se za vrijeme trajanja ugovora ne služi robom i ne iskorištava ju, a robu koja je predmet ugovora predaje skladištaru u neposredan posjed.

Jedan od važnih sastojaka ugovora o uskladištenju je vratiti robu na zahtjev ostavodavca ili druge ovlaštene osobe. Obveza vraćanja plovila na zahtjev

⁴² Za definiciju skladišta vidjeti tekst uz bilješku 26.

⁴³ Opširnije o sigurnosnim standardima u marinama J. Pavliček, *Razvoj sigurnosnih standarda u marinama, Novi pravni režim za marine*, nakladnički niz: *Modernizacija prava*, knjiga 47, J. Barbić, A. V. Padovan, V. Skorupan Wolff (ur.), Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, 2019. str. 275-297; J. Pavliček, A. V. Padovan, M. Pijaca, *Criminological and Legal Aspects of Croatian Ports and Marinas Security, Criminal Justice and Security in Central and Eastern Europe: From Common Sense to Evidence-based Policy Making*, G. Meško, B. Lobnikar, K. Prislán, R. Hacin (ur.), Maribor: University of Maribor Press, 2018. str. 469-484.

⁴⁴ Čl. 749. ZOO-a.

korisnika veza nije obveza primjenjiva na ugovor o vezu jer plovilo nije u posjedu marine, a za vrijeme trajanja ugovora korisnik slobodno dolazi na plovilo, na njemu boravi, a ako se radi o vezu u moru s plovilom slobodno isplovljava i uplovljava u luku (marinu) po vlastitom planu i rasporedu.

Korisnik veza iskorištava plovilo za vrijeme trajanja ugovora o vezu bilo na način da na njemu boravi ili plovi ili plovilo daje u najam (obavlja čarter djelatnost). Osnovna svrha plovila je njegova uporaba za sport i rekreaciju zbog toga plovilo najčešće nije stacionirano na vezu čitavo vrijeme trajanja ugovora o vezu. Za vrijeme korištenja plovila može doći do promjena na plovilu. Naime, uslijed iskorištavanja plovila može doći do kvara na uređajima (električnim, hidrauličkim, mehaničkim i dr.), popuštanja čvrstoće opreme za privez na plovilu, oštećenja plovila, primjerice ogrebotina i sl. Te posebnosti imaju za posljedicu da se ugovorom o vezu ne ugovara čuvanje plovila. U protivnom, prilikom svakog preuzimanja plovila s veza ili vraćanja pod nadzor marine trebalo bi utvrđivati stanje plovila, postojanje mogućih oštećenja nastalih za vrijeme dok je korisnik veza na plovilu boravio, koristio ga, njime plovio i sl. Plovila su u pravilu opremljena skupom i složenom elektronikom i uređajima, pa su za utvrđivanje tih činjenica potrebna posebna specijalistička znanja vještaka odgovarajuće struke.

Zbog prirode plovila kao predmeta ugovora treba uzeti u obzir da marina ne može spriječiti promjene na plovilu koje su posljedica trošenja i habanja, zamora materijala, izloženosti uređaja i opreme (elektronika, mehanika, hidraulika) stalnoj vlazi, soli, koroziji i uvjetima koji vladaju na moru. Primjerice, činjenica da je motor radio nakon završetka nautičke sezone, ne znači da će isti raditi i na početku nove sezone jer su se u međuvremenu mogle dogoditi promjene uslijed vlage, soli, smrzavanja i sl., na koje promjene marina u pravilu ne može utjecati.⁴⁵ To su relevantni činjenični argumenti koji pokazuju da u ugovorima o vezu nisu prisutni čuvanje i poduzimanje mjera za očuvanje plovila u ispravnom stanju u smislu atributa koje te obveze imaju u ugovoru o uskladištenju. Održavanje plovila i njegove opreme u dobrom i ispravnom stanju za vrijeme trajanja ugovora te opremanje kvalitetnim i odgovarajućim konopima za privez i bokobranima za vrijeme trajanja ugovora je kontinuirana obveza korisnika veza (čl. 673.p PZ-a).⁴⁶

⁴⁵ Skorupan Wolff i Padovan, *Postoje li elementi ostave...*, *op. cit.*, str. 342.

⁴⁶ Detaljno o obvezama korisnika veza vidjeti u radu: Skorupan Wolff Vesna, Padovan Adriana Vincenca: *Obveze korisnika veza iz ugovora o vezu prema aktualnoj poslovnoj praksi hrvatskih marina*, Zbornik radova sa 2. Međunarodne znanstvene konferencije pomorskog prava - Suvremeni izazovi pomorske plovidbe – 2nd International Scientific Conference on Maritime Law - Modern Challenges of Marine Navigation, Amžić Jelovčić, P., *et al.* (ur.), Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu, Split, 2018., str. 333- 379.

Posebno je važno jasno razlučiti pravnu narav aktivnih radnji koje marina temeljem ugovora o vezu poduzima u odnosu na plovilo na vezu. Primjerice, u kontekstu ugovora o vezu aktivne radnje marine kao što su video nadzor gatova i plovila, redovite ophodnje mornarskog osoblja marine, promatranje i praćenje stanja plovila, vodene linije, stanja priveza s gata i sl. po svom sadržaju predstavljaju nadzor plovila na vezu, a ne njegovo čuvanje. Nadziranje plovila na vezu je najčešća dodatna usluga koja se ugovara kada je riječ o stalnom vezu, a zbog njezine specifičnosti zakonske odredbe o nautičkom vezu posebno uređuju tu obvezu marine.⁴⁷

Nadalje, treba objasniti da tijekom trajanja ugovora o vezu marine neovisno o modelu ugovora o vezu koji se primjenjuje na konkretan ugovorni odnos ponekad poduzimaju i odgovarajuća činjenja usmjerena na održavanje stabilnosti i plovnosti jahte ili brodice na vezu, te različite mjere usmjerene na sprječavanje opasnosti za druge jahte i brodice i sl. Međutim, ovakva činjenja u kontekstu ugovora o vezu nemaju značaj čuvanja plovila i poduzimanja potrebnih mjera radi njegova očuvanja kao što je to karakteristično za ugovor o uskladištenju. U kontekstu ugovora o vezu poduzimanje ovih hitnih nepredviđenih činjenja koja se odnose na jahtu ili brodicu ne predstavlja obvezu marine, već njeno pravo da samostalno i bez posebne suglasnosti korisnika veza poduzima mjere koje je nužno izvesti radi sprječavanja nastanka štete i zaštite plovila od oštećenja ili uništenja, njegove stabilnosti i plovnosti, sprječavanja opasnosti za život i zdravlje ljudi, okoliš, druga plovila, opremu i infrastrukturu luke, a ona uključuju i činjenja po naredbi mjerodavnog tijela javne vlasti (primjerice obvezno uklanjanje podrtine plovila).⁴⁸ Pravo marine da poduzima ovakve mjere u odnosu na brodicu ili jahtu na vezu proizlazi iz njenih zakonskih javnih ovlasti da kao tijelo koje upravlja lukom održava red i sigurnost u luci.

Zbog svih opisanih pravnih i činjeničnih argumenata u praksi marine nikad ne preuzimaju generalnu obvezu čuvanja i očuvanja plovila u primjerenom stanju. U nastavku ovog rada analiziraju se tipični modeli ugovora o vezu i drugi ugovorni odnosi koji su karakteristični u praksi marina, suhih marina i odlagališta plovnih objekata radi detaljnije analize poslovne prakse te ostalih činjeničnih i pravnih pitanja koja pokazuju zašto na ugovor o vezu nisu primjenjive odredbe ugovora o uskladištenju.

⁴⁷ Vidjeti čl. 673. n PZ-a; *infra* t. 4. Tipični modeli ugovora o vezu u poslovnoj praksi.

⁴⁸ Vidjeti čl. 673.nj PZ-a koji govori o hitnim nepredviđenim činjenjima koja se odnose na jahtu ili brodicu.

4. Tipični modeli ugovora o vezu u poslovnoj praksi

Danas je poslovna praksa marina po sadržaju i opsegu usluga prilično standardizirana i ujednačena, a to znači da pružatelji usluge veza nude uglavnom slične usluge. Analiza poslovne prakse i autonomnog prava provedena u okviru znanstvenog projekta DELICROMAR⁴⁹ pokazuje da koncesionari marina u Hrvatskoj u svom poslovanju primjenjuju četiri modela ugovora o vezu:

- model I – najam,
- model II - najam + nadzor,
- model III - najam + nadzor + dodatne usluge i radovi,
- model IV - najam + dodatne usluge i radovi.⁵⁰

Za model I – najam karakteristično je da marina preuzima isključivo ugovornu obvezu ustupanja i održavanja veza u moru ili na kopnu – suhi vez. Kao što je istaknuto, to je ujedno osnovna i najvažnija obveza marine te objektivno bitan sastojak ugovora o vezu prisutan i u svim ostalim modelima ugovora o vezu. Sadržaj ove obveze uključuje: a) ustupiti korisniku veza mjesto za siguran vez, b) održavati vez u sigurnom i ispravnom stanju,⁵¹ c) održavati uredno i u dobrom stanju luku, građevinske objekte u luci te lučku infrastrukturu i opremu i d) održavati sigurnost i red u luci uključujući sigurnosnu zaštitu lučkih objekata, gatova i druge imovine marine.⁵² Korespondirajuća obveza korisnika veza je rabiti vez prema ugovoru i namjeni. Ova obveza predstavlja implementaciju načela *pacta sunt servanda*, koju posebno artikulira i čl. 342. st. 1. ZOO-a. Namjena nautičkog veza je njegova uporaba za smještaj ugovorom određenog plovila, pri tome je korisnik veza obavezan privez plovila izvesti stručno i pravilno. Protivno ugovoru o vezu i namjeni veza smatra se naplatno ili besplatno prepuštanje veza trećoj osobi na uporabu, vršenje preinaka ili dorada na instalacijama i opremi veza, korištenje u komercijalne svrhe bilo kojeg dijela luke, objekata, plovila ili vozila koja se nalaze u marini, osim ako za takvu vrstu aktivnosti ne postoji poseban ugovor o poslovnoj suradnji između marine i korisnika veza.

⁴⁹ Vidi bilješku broj 9.

⁵⁰ Za potrebe ove teme prikazujemo u najkraćim crtama modele ugovora koji su se formirali u poslovnoj praksi hrvatskih marina. Dublja analiza i rasprava o sadržaju ugovora o vezu te detaljnija obrada obveza strana prema pojedinom modelu ugovora o vezu, ugovorne odgovornosti i ostala pravna pitanja obrađena su u znanstvenim radovima nastalim na projektu DELICORMAR, popis radova dostupan na stranici www.delicormar.hazu.hr, vidjeti osobito rad Skorupan Wolff i Padovan, *Standardizirani modeli ugovora o vezu...*, *op. cit.*

⁵¹ Riječ je o sidrenim sustavima izgrađenim i opremljenim sukladno pravilima struke i važećim propisima.

⁵² Opširnije vidjeti Skorupan Wolff i Padovan, *Standardizirani modeli ugovora o vezu...*, *op. cit.*, str. 143.

Ovaj model najčešće se primjenjuje kod tranzitnog veza,⁵³ ali postoji manji broj marina u Hrvatskoj koje ovakav model primjenjuju i kod stalnog veza.⁵⁴

Model II osim najma mjesta za vez konzumira i nadziranje plovila na vezu. Kao što je objašnjeno, nadzor plovila na vezu je sastojak ugovora o vezu samo ako strane izričito ugovore taj subjektivno bitan sastojak. Sadržaj ove obveze uključuje: provjeru tzv. nautičke sigurnosti plovila na vezu i sigurnosni nadzor nad plovilom radi prevencije kaznenih djela i prekršaja.⁵⁵ Važno je istaknuti da način nadziranja i dinamiku nadziranja određuju pravila struke i interni protokoli marne, a od marina se očekuje poduzimanje uobičajenih i razumnih mjera.⁵⁶

Ovaj model ugovora najčešći je u praksi ugovaranja stalnog vezu u hrvatskim marinama.⁵⁷ Na ovom mjestu, treba spomenuti da kod oba opisana modela marina ne preuzima odgovornost za ispravnost plovila na vezu i njegove opreme. Obveza je vlasnika plovila, odnosno korisnika veza da plovilo primjereno opremi konopima, bokobranima i primjerenom opremom za vezivanje, da ga pripremi za zimovanje (konzerviranje motora, prekrivanje ceradom, i sl.) te da kontinuirano brine o tehničkoj ispravnosti plovila.⁵⁸ Također, treba posebno naglasiti da u poslovnoj praksi usluga nadzora plovila na vezu nema narav ostave plovila i ne podrazumijeva predaju plovila u posjed marine.

Model III uključuje najširi opseg usluga marine, i pored ustupanja mjesta za vez i nadziranje plovila sastojak ovog modela su i dodatne usluge i radovi. Za model IV karakteristično je da strane ugovaraju kombinaciju usluga najam veza + dodatne usluge i radove. Ovaj model ne sadrži uslugu nadzora plovila na vezu, ali uključuje neke dodatne usluge ili radove iz djelokruga marine.

Marina određuje ponudeni set mogućih dodatnih usluga i radova prilagođen svojoj tržišnoj ponudi. Najčešće dodatne usluge i radovi koje se ugovaraju

⁵³ Tranzitni vez je po prirodi privremen, koristi se tijekom plovidbe, radi kraćeg boravka u marini za potrebe opskrbe, noćenja, smjene gostiju na plovilu u čarteru, zaklona od loših vremenskih prilika i sl.

⁵⁴ Vidjeti rad Skorupan Wolff i Padovan, *Postoje li elementi ostave...*, *op. cit.*

⁵⁵ Provjera nautičke sigurnosti plovila na vezu podrazumijeva vanjski pregled i provjeravanje stanja plovila i njegove opreme koji uključuje kontrolu vodene linije, priveza, bokobrana i sl. Sigurnosni nadzor radi prevencije kaznenih djela i prekršaja usmjeren je na prevenciju i ranu reakciju na kaznena i prekršajna djela protiv imovine i osoba u marini. Vidjeti Skorupan Wolff i Padovan, Standardizirani modeli ugovora o vezu..., *op. cit.*, str. 144-145.

⁵⁶ Nadzor plovila na vezu se najčešće ispunjava na način da djelatnici marine, tj. njezin kapetan i mornari, prate stanje plovila redovitim obilascima i pregledom s gata, u pravilu bez ulaženja u plovilo, a usluga nadzora obično uključuje i video-nadzor gatova.

⁵⁷ Stalni vez, u praksi se još naziva i godišnji ili zimski vez je trajnije prirode, a svrha mu je smještaj plovila na dulje vrijeme, osobito kada plovila nisu u plovidbi u razdoblju dok ne traje nautička sezona.

⁵⁸ Vidjeti čl. 673.p PZ-a i A. V. Padovan, V. Skorupan Wolff, Učinak potonuća plovila na vezu na pravni odnos između stranaka ugovora o vezu i čuvanju plovila, *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative maritime law*, vol. 57 (2018), br. 172. str. 149-175.

u aktualnoj poslovnoj praksi su: izbacivanje oborinskih voda iz plovila, provjetravanje unutrašnjosti plovila, kontrola kaljuže, pokrivanje plovila ceradom (vlasništvo korisnika veza), punjenje baterija, čišćenje unutrašnjosti plovila, pranje trupa, pranje podvodnog dijela trupa plovila visokotlačnom pumpom, uporaba dizalice/travel lifta (kojom upravlja marina kao pružatelj usluge) i sl. Obveze i odgovornost marine koje proizlaze iz pojedine dodatne usluge ili radova trebaju se cijeliti prema pravnoj prirodi i sadržaju toga posla, pa se sukladno tome na pravni odnos strana supsidijarno primjenjuju odgovarajuće zakonske odredbe za pojedine vrste ugovora. Na sve prethodno nabrojane usluge treba primijeniti odredbe u ugovoru o djelu.

Treba napomenuti da dodatne usluge i radove koji se ugovaraju u okviru ugovora o vezu ne bi trebalo miješati s eventualnim serviserskim i brodogradnjačkim radovima koje pojedine marine imaju u ponudi. U poslovnoj praksi serviserski i brodogradnjački radovi se uvijek ugovaraju na temelju posebnog ugovora, a na takav ugovor se supsidijarno primjenjuju odredbe PZ-a o ugovoru o gradnji, popravku i preinaci broda.⁵⁹

Isto tako, dodatne usluge i radove ne bi trebalo miješati sa sastojcima ugovora o uskladištenju i stavljati u kontekst tog ugovora. U odnosu na subjektivno bitne sastojke ugovora o vezu, tj. na ugovaranje tzv. dodatnih usluga i radova, posebno treba naglasiti da u poslovnoj praksi hrvatskih marina nema primjera ugovora koji konzumiraju ugovorne kondicije karakteristične za ugovor o uskladištenju. Dakle, u poslovnoj praksi hrvatskih marina nema primjera ugovora kojim se preuzima puna odgovornosti za plovilo u smislu obveze njegova čuvanja i poduzimanja mjera radi njegova očuvanja u primjerenom stanju, a marine nemaju ulogu skladišta.

Ako korisnik veza u okviru dodatnih usluga i radova marini povjeri obavljanje određenih poslova koji su faktično u funkciji očuvanja plovila. Primjerice, ako se kao subjektivno bitni sastojci ugovora u okviru dodatnih usluga i radova ugovore konzervacija motora, čišćenje plovila, pražnjenje oborinskih voda, punjenje baterija i slične usluge onda je vjerojatno kao posebna svrha ugovora određeno da motor i plovilo ostanu u ispravnom stanju, tj. očuvani i zaštićeni. Međutim, pravno gledajući u kontekstu odabira mjerodavnog prava to su sastojci ugovora o vezu koji konceptijski i suštinski ne odgovaraju sastojcima i *svrsi* ugovora o uskladištenju. Zbog toga se sa sigurnošću može zaključiti da nema prostora za supsidijarnu primjenu ugovora o uskladištenju na opisane tipične modele ugovora o vezu. Pojedine spomenute usluge imaju elemente ugovora o djelu, pa na njih treba supsidijarno primijeniti odredbe tog ugovora. *Causa* ugovora o

⁵⁹ Vidjeti opširnije *infra* t. 6 Ugovori paritetni i paralelni s ugovorom o vezu te Skorupan Wolff i Padovan, *Standardizirani modeli ugovora ...*, *op. cit.*, str. 186.

vezu nije uskladištenje plovila na vezu već njegov smještaj na vez uz eventualno obavljanje određenih spomenutih dodatnih usluga i radova koji imaju elemente ugovora o djelu. Sve istaknute karakteristike ugovora o vezu jasno pokazuju da se ugovor o vezu bitno razlikuje od ugovora o uskladištenju i to ne samo na razini pojedinačnih rješenja već i u koncepciji na kojoj njihovo ugovorno i zakonsko uređenje počiva. Prethodno su opisani pravni i činjenični argumenti koji pokazuju iz kojih razloga odredbe ugovora o uskladištenju nisu primjenjive na ugovor o vezu.⁶⁰

Iste premise i zaključci vrijede i za poslovnu praksu suhих marina jer se na ugovor o suhom vezu primjenjuju zakonske odredbe o ugovoru o vezu.⁶¹ Na suhom vezu su plovila smještena na ležaljkaма pružatelja usluge veza, a suha marina je dužna korisniku veza ustupiti mjesto i opremu za siguran vez na kopnu te pažnjom dobrog stručnjaka održavati vez tako da bude ispravan i siguran. Specifičnost suhog veza je da u odnosu na njega izostaju maritimni rizici karakteristični za boravak plovila na vezu u moru, primjerice opasnost da se plovilo puni morem i potone, opasnost sudara, udara, pucanja ili oštećenja *mooringa*, sidrenog bloka, lanca i sl. Plovilo se u suhoj marini može nalaziti u raspremi, pa nije nužno da bude opremljeno odgovarajućim konopima za privez i bokobranima, međutim, kao što je istaknuto, primjenjuju se zakonske odredbe o ugovoru o vezu, pa ako korisnik veza zanemaruje održavanje jahte ili brodice odgovara za štetu. Usluga koju u praksi nude suhe marine nije usporediva s uslugom koju nude skladištari te obvezama skladištara prema ZOO-u.⁶² Najvažnija razlika između poimanja uskladištenja prema ZOO-u i stvarne prakse suhих marina jest ta što kod skladištenja skladištar ima neposredan posjed stvari predane u skladište, a predanu stvar čuva u uvjetima koje samostalno kontrolira. S druge strane, korisnici/vlasnici plovila imaju pristup plovilu koje se nalazi u suhoj marini, mogu na njemu boraviti, vršiti radove, uključivati ga u struju, vodu, itd. te zadržavaju neposredan posjed stvari. Nadalje, plovilo se nalazi u suhoj marini radi smještaj izvan sezone nautičke plovidbe, ali u svrhu njegova održavanja u plovidbenom stanju i ponovnog povratka u plovidbu u novoj plovidbenoj sezoni, sve u svrhu redovne uporabe plovila od strane njena vlasnika odnosno korisnika. S druge strane, skladišta prije svega služe u procesu stavljanja stvari (robe) na tržište radi prodaje ili razmjene. To nužno zahtijeva

⁶⁰ Vidjeti opširnije *supra* t. 2 i 3.

⁶¹ Marine uglavnom u svojoj ponudi imaju i uslugu suhog veza, tj. uslugu smještaja plovila na kopnu. Nerijetko, strane ugovaraju da će se dio godine, za vrijeme dok traje nautička sezona, plovilo držati na vezu u moru, a preostali dio godine na suhom vezu. Zbog toga se u svim modelima ugovora o vezu može kao ugovorena usluga predvidjeti i ustupanje mjesta za suhi vez. Naravno, ovu uslugu će u svojoj ponudi imati one marine koje imaju odgovarajuće smještajne kapacitete na kopnu, tj. koje u ponudi imaju uslugu suhog veza. Skorupan Wolff i Padovan, *Standardizirani modeli ugovora ...*, *op. cit.*, str. 184.

⁶² Vidjeti *supra* t. 3. Poredbena analiza ugovora o vezu i ugovora o uskladištenju.

i sasvim drugačiji sistem odgovornosti suhe marine od režima odgovornosti skladištara po ZOO-u. Stoga smatramo da se na ugovor o suhom vezu također, ne primjenjuju supsidijarno odredbe o ugovoru o uskladištenju.

Na ovom mjestu treba ukazati na definiciju suhe marine iz Pravilnika o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma iz 2008. godine.⁶³ U Pravilniku se navodi da se, među ostalim, u suhim marinama vrši skladištenje plovila, a takva stilizacija ovog podzakonskog propisa je krajnje diskutabilna, prvenstveno zato što nije usklađena s faktičnim stanjem u poslovnoj praksi. Analiza poslovne prakse pokazuje da skladištenje plovila nije atribut koji se vezuje uz poslovanje suhih marina, jer u praksi ni jedna marina, pa tako ni suha marina ne vrši skladištenje, niti se ono kao usluga opisuje u općim uvjetima poslovanja i njihovim cjenicima. Marine nisu skladištari koji imaju u posjedu plovila i čuvaju ih, te nisu ni registrirani za obavljanje usluge skladištenja. Skladišni posao uobičajeno je poslovna cjelina s pravnim poslovima prijevoza, špedicije i prodaje robe, pa je u tom kontekstu sklapanje ugovora o uskladištenju dio u lancu transakcija robnog prometa. Plovila koja su objekt ugovora o vezu i smještena su na vezu u marini (u moru ili na suhom) nemaju attribute robe u tom značenju.

Spomenuta stilizacija Pravilnika iz 2008. godine u sudskoj praksi je već prouzročila neželjene posljedice i dovela u sumnju inače dokazanu tezu da se marine ne bave uskladištenjem plovila te da to nije njihova djelatnost.⁶⁴ Stoga, pozdravljamo izmjene usvojene novim Pravilnikom o kategorizaciji luke nautičkog turizma i razvrstavanju drugih objekata za pružanje usluga veza i smještaja plovnih objekata iz 2019. godine.⁶⁵ Definicija suhe marine izmijenjena je novim Pravilnikom iz 2019. tako da ona govori o usluzi smještaja plovnih objekata na suhi vez, a ne njihovom skladištenju. Takva je definicija u skladu i s poimanjem ugovora o nautičkom vezu po novim odredbama PZ-a. Izbjegnut je pojam skladištenja iz definicije suhe marine s obzirom na nepoželjnost povezivanja toga pojma i definicije suhe marine s odredbama ZOO-a o ugovoru o uskladištenju. Kao što je prethodno objašnjeno, usluga koju u praksi nude suhe marine nije podudarna usluzi skladištenja i obvezama skladištara prema ZOO-u.⁶⁶

U sudskoj praksi, nažalost, nailazimo na pogrešnu interpretaciju ugovora o smještaju plovila na suhom vezu i izjednačavanje toga ugovora s ugovorima o

⁶³ Narodne novine br. 72/2008, (u nastavku Pravilnik).

⁶⁴ Vidjeti *infra* t. 9 Primjer iz sudske prakse - presuda Trgovačkog suda u Rijeci, P-2590/14 od 19. 4. 2019. i Presuda Trgovačkog suda u Rijeci P-2575/14 od 7.12.2018.

⁶⁵ Narodne novine, broj 120/19.

⁶⁶ Vidjeti *supra* t. 3. Poredbena analiza ugovora o vezu i ugovora o uskladištenju.

usklađivanju upravo pozivanjem na spornu definiciju suhe marine iz Pravilnika iz 2008.⁶⁷ Novim normativnim rješenjem Pravilnika iz 2019. otklonjena je neusklađenost s faktičnom poslovnom praksom i izbjegnuta nepoželjna konotacija na ugovor o uskladištenju čime se postiže veća pravna sigurnost.

5. Ugovori o smještaju plovila u odlagalištima plovnih objekata

U okviru projekta DELICROMAR⁶⁸ provedeno je istraživanje poslovne prakse koje je između ostalog uključivalo i analizu općih uvjeta ugovora i ugovora koji se primjenjuju u odlagalištima plovnih objekata, te marinama i suhim marinama u Hrvatskoj.⁶⁹

Odlagališta plovnih objekata su najmanje kompleksni oblici objekata za pružanje usluge smještaja plovila. Prema aktualnom Pravilniku iz 2019. odlagalište plovnih objekata je dio kopna ograđen i uređen za pružanje usluga odlaganja plovnih objekata na suhom. Faktično to mogu biti: zatvoreni prostori različite vrste, primjerice hangari, hale, višenamjenski poslovni objekti, natkriveni ograđeni prostori ili otvoreni ograđeni prostori.

Odlagališta su pod isključivom kontrolom pružatelja usluge smještaja plovila u odlagalištu, a vlasnici plovila i treće osobe ne mogu samostalno ulaziti u prostor i boraviti na plovilima. Prema Pravilniku u odlagalištima plovnih objekata ne mogu boraviti turisti i ne može se obavljati priprema plovnog objekata za plovidbu (čl. 10. st. 2. Pravilnika iz 2019.).

Lokacija odlagališta plovnih objekata u pravilu nije na pomorskom dobru, ona su nerijetko prostorno udaljena od mora, primjerice nalaze se u unutrašnjosti otoka ili zaleđu morske obale. Neki od pružatelja usluga smještaja plovila na suhome čije ugovore smo analizirali u ugovorima navode da nude uslugu zimovanja za brodice i jahte. Zimovnik je smješten u industrijskoj zoni udaljenoj nekoliko kilometara od luke, na raspolaganju je otvoreni asfaltirani prostor te prostor u halama. Prostor je ograđen i pod video nadzorom, a cijela industrijska

⁶⁷ Vidjeti *infra* t. 9 Primjer iz sudske prakse - presuda Trgovačkog suda u Rijeci, P-2590/14 od 19. 4. 2019. i Presuda Trgovačkog suda u Rijeci P-2575/14 od 7.12.2018.

⁶⁸ Vidjeti bilješku 9.

⁶⁹ Analizirani su: Opći uvjeti poslovanja marine Punat; Opći uvjeti poslovanja marine Servisni centar Trogir; Opći uvjeti poslovanja marine Kaštela; Opći uvjeti poslovanja za smještaj plovila u luci nautičkog turizma Lav; Opći uvjeti poslovanja za smještaj plovila u marini Zadar Color; Opći uvjeti poslovanja marine Baotić (Nautički centar Trogir); Opći uvjeti za korištenje veza u Adriatic Croatia International Clubu d.d.; Ugovor o korištenju veza marine Dalmacija; Ugovor o korištenju veza marine Borik; Ugovor o korištenju veza marine Mandalina; Opći uvjeti korištenja veza za smještaj plovila u marini Agana; Ugovor o korištenju veza u Laguni Poreč; Ugovor o korištenju veza u marini Solaris; Ugovor o vezu sa Tehnomontom d.d.; Ugovor o korištenju suhog veza s Nauta Lamjanom; Ugovor o korištenju veza na suhom sa Marservisom; Ugovor o korištenju suhog veza s Nautičkim centrom Liburnija; Ugovor o čuvanju i održavanju plovila Navitech yacht service.

zona u okviru koje se obavlja djelatnost smještaja plovila ima vlastitu čuvarsku službu.

Važno je istaknuti da se u poslovnoj praksi usluga smještaja plovila u odlagalištima plovnih objekata za vrijeme dok ne traje nautička sezona ne ugovara u okviru ugovora o vezu, znači, kao sastojak ugovora o vezu u smislu dodatne usluge, niti takvu uslugu u svojoj ponudi imaju marine.⁷⁰ Uslugu smještaja plovila u odlagalištima plovnih objekata najčešće vrše pravne ili fizičke osobe koje nisu koncesionari luke, već djelatnost obavljaju na zemljištu koje imaju u vlasništvu ili zakupljenom zemljištu na kojem je poslovni prostor ili se u naravi radi samo o ograđenom prostoru za smještaj plovila na otvorenom.

Causa ovog ugovora je smjestiti plovilo na sigurno i zaštićeno mjesto za vrijeme dok ne traje nautička sezona. Pružatelji usluga smještaja plovila u odlagalištima nude smještaj plovila na unificiranim ležaljkaama ili na prikolici vlasnika. Pored usluge smještaja plovila u ponudi postoje i sljedeće usluge: konzervacija plovila i motora, čišćenje i pranje, punjenje baterija te transfer iz luke u zimovnik i obrnuto. Riječ je o zasebnim uslugama koje se ugovaraju kao dodatne usluge uz osnovnu uslugu smještaja plovila u odlagalištu. Važno je spomenuti da se u poslovnoj praksi odlagališta ne ugovara generalna ili općenita obveza očuvanja plovila već isključivo pojedine usluge koje imaju narav ugovora o djelu.

Prema Pravilniku iz 2019. kao usluga koja se pruža u odlagalištima spominje se i usluga transporta, spuštanja u vodu i dizanja iz vode plovnog objekta. Smatramo da ovakvo normativno rješenje nije primjereno jer ne odgovara stvarnoj poslovnoj praksi i zahtjevima ovog specifičnog tržišta. Zalažemo se za to da se *de lege ferenda* usvoji stilizacija iz koje jasno proizlazi da za odlagališta plovnih objekata nije obvezno pružanje usluga transporta, spuštanja u vodu i dizanja iz vode plovnog objekta. Ove bi usluge trebale biti predviđene Pravilnikom kao moguće dodatne usluge uz osnovnu uslugu smještaja plovnih objekata na suhom. U praksi često korisnici/vlasnici plovila sami organiziraju transport i podizanje/spuštanje plovila te od ovakvih objekata očekuju samo smještaj plovila na suhom ograđenom i uređenom prostoru. Stoga bi trebalo prepustiti gospodarskim subjektima koji upravljaju ovim najjednostavnijim oblikom objekta za smještaj plovila slobodan izbor hoće li nuditi i uslugu transporta, spuštanja i podizanja plovila ili samo uslugu smještaja. Taj je izbor pitanje njihova poslovnog modela i općenito konkurentnosti na tržištu usluga, što ne bi trebalo ograničavati propisom. Nadalje, umjesto pojma odlaganje bilo bi bolje koristiti pojam smještaj, jer se odlaganje češće koristi u kontekstu

⁷⁰ Vidjeti prethodno opisane tipične modele ugovora o vezu, *supra* t. 4.

odlaganja otpada ili odlaganja stvari koje više nisu u uporabi. Korištenje pojma smještaj dosljedno je i samom naslovu novog Pravilnika iz 2019..⁷¹

Ako se uspoređi djelatnost marina i odlagališta plovnih objekata, njihove uobičajene obveze, praktične mjere koje poduzimaju u odnosu na plovilo koje je predmet ugovora vidljivo je da u njihovoj poslovnoj praksi postoje značajne razlike. One su pravne i praktične prirode. Razlikuje se tehnologija i proces postupanja s plovilom kao objektom ugovora. Za vrijeme dok je plovilo smješteno u odlagalištu plovnih objekata izostaju pomorski rizici specifični za vez u moru. Plovilo koje je smješteno na suhom u odlagalištu plovnih objekata je statičan objekt, a uvjeti u kojima boravi su po prirodi stvari bitno drugačiji nego za plovila na vezu u moru. Radi se o prostoru koji je ograđen i pod video nadzorom, nema pristupa trećim osobama. Nužni atributi nautičkog veza, točnije objektivno bitni sastojci ugovora o vezu i osnovna *causa* nautičkog veza i nautičkog turizma su, osim smještaja plovila, i smještaj turista nautičara koji borave na plovilima. Pored toga, u marinama i suhim marinama vrši se pripremanje plovila za nautičku sezonu. Sve to uvjetuje različitu raspodjelu rizika i odgovornosti te obim poslova koje pružatelj usluge smještaja plovila u odlagalištima treba poduzimati u odnosu na pružatelja usluge veza u marini.⁷²

Zbog toga se može zaključiti da ugovori o smještaju plovila u odlagalištima plovnih objekata nemaju elemente ugovora o vezu, drugim riječima ugovori o smještaju plovila u odlagalištima plovnih objekata nisu model ugovora o vezu, niti je riječ o dodatnoj usluzi koja se pruža u okviru ugovora o vezu.

Nadalje, s obzirom na sve izložene karakteristike ugovora o smještaju plovila u odlagalištima plovnih objekata i njihove usporedbe s prethodno iznesenim karakteristikama ugovora o uskladištenju⁷³ može se zaključiti da sastojci ugovora o smještaju plovila u odlagalištima plovnih objekata ili halama, drugim zatvorenim ili otvorenim ili natkrivenim prostorima nisu kongruentni sastojcima ugovora o uskladištenju. Stoga se ne radi o istim pravnim poslovima, točnije tipovima ugovora. Treba naglasiti da ugovaranje pojedinih tzv. dodatnih

⁷¹ Naslov je Pravilnik o kategorizaciji luke nautičkog turizma i razvrstavanju drugih objekata za pružanje usluga veza i smještaja plovnih objekata. Njime se uvodi nova, znatno poboljšana nomenklatura luka nautičkog turizma, a koja je usklađena najnovijim izmjenama i dopunama Zakona o pružanju usluga u turizmu (Narodne novine br. 130/17, 25/19, 98/19). Naime, Pravilnikom iz 2008. godine odlagališta plovnih objekata bila su razvrstana pod vrstama luke nautičkog turizma. Odlagališta plovnih objekata nisu luke nautičkog turizma jer se luke sastoje od morskog i kopnenog dijela, a odlagalište samo od kopnenog dijela. Stoviše, odlagališta obično nisu na pomorskom dobru i prostorno su udaljena od morske obale. Prema novom Pravilniku iz 2019. luka nautičkog turizma razvrstana je u vrstu marina, a drugi objekti za pružanje usluga veza i smještaja plovnih objekata razvrstavaju se u vrste ovisno u uslugama koje pružaju, a to su: nautičko sidrište, nautičko privezište, odlagalište plovnih objekata i suha marina.

⁷² Obilježja ugovora o vezu vidjeti *supra* t. 2.

⁷³ Vidjeti *supra* t. 2.

usluga uz uslugu smještaja plovila, primjerice čišćenje plovila, punjenje baterija, konzervacija plovila i sl. faktično imaju za cilj da se plovilo očuva u odgovarajućem funkcionalnom stanju. Međutim, pravno gledano, sve te dodatne usluge koje se ugovaraju uz osnovnu uslugu smještaja plovila u odlagalištu nisu sastavnice jedinstvene usluge očuvanja plovila u ispravnom stanju. Znači, oni nisu elementi ugovora o uskladištenju, niti je plovilo u odlagalištima plovnih objekata roba, koja se čuva za prodaju ili kupnju.

Budući da je ugovor o smještaju plovila u odlagalištima plovnih objekata poseban neimenovani ugovor tzv. *sui generis* ugovor, otvara se pitanje koje materijalno pravo na njega primijeniti. Smatramo da nema prostora za primjenu odredbi o ugovoru o uskladištenju, ali se može govoriti o supsidijarnoj primjeni zakonskih odredbi o ugovoru o ostavi i ugovoru o djelu koji su mu u pojedinim elementima najbližiji imenovani ugovori.

Naime, kada je riječ o osnovnoj usluzi odlagališta plovnih objekata, a to je usluga smještaja plovila na suhom i zaštićenom prostoru, može se govoriti o elementima ostave, točnije čuvanja plovila u odlagalištima plovnih objekata. U prilog takvog zaključka govori i gramatičko tumačenje ugovora koji se primjenjuju u odlagalištima plovnih objekata u kojima se nerijetko navodi da se u zimovnicima čuvaju plovila, te činjenica da su plovila smještena u ograđenim otvorenim ili natkrivenim prostorima koji su pod isključivim nadzorom pružatelja usluge smještaja plovila. Međutim, čuvanje plovila u odlagalištima plovnih objekata nikako se ne može presumirati kao sadržaj svakog ugovora o smještaju plovila u odlagalištima. Odluka o primjeni ugovora o ostavi na ugovor o smještaju plovila u odlagalištima plovnih objekata zadire prvenstveno u sadržaj svakog konkretnog ugovora te analizu autonomnih izvora prava koji se primjenjuju na taj ugovor. Ako na ugovor o smještaju plovila u odlagalištima plovnih objekata dođu do primjene odredbe ZOO-a o ugovoru o ostavi, njihovo tumačenje i primjenu treba prilagoditi svrsi, cilju i posebnostima ugovora o smještaju plovila u odlagalištima plovnih objekata. Kada je riječ o ugovaranju dodatnih usluga i radova, primjerice konzervacija plovila i/ili motora, čišćenje plovila, prekrivanje ceradom, punjenje baterija i sl. radi se o elementima ugovora o djelu, pa na te posebne usluge, koje se ugovaraju pored usluge smještaja plovila u odlagalištu plovnih objekata, treba primijeniti odredbe ugovora o djelu. U svakom slučaju budući da se radi o atipičnom inominatnom ugovoru od posebnog je značaja da pružatelji ovih usluga uredi svoje opće uvjete i obrasce ugovora tako da oni budu precizni, jasni i dobro artikulirani u pogledu obveza strana i njihove ugovorne odgovornosti. To će olakšati pravilan odabir materijalnog prava na ove tipove ugovora.

6. Ugovori paritetni i paralelni s ugovorom o vezu

U poslovnoj praksi postoje ugovori koji su paralelni i paritetni s ugovorom o vezu, a odnose s na plovilo na vezu u marini. Riječ je o slučaju sklapanja jednog od četiri opisana modela ugovora o vezu s marinom, u kombinaciji s drugim posebnim ugovorom:

- a) s marinom ili pravnom osobom povezanom s marinom kao trgovačkim društvom ili
- b) s pravnom osobom ili fizičkom osobom koja nije povezana s marinom kao trgovačkim društvom.

Sadržaj i opseg poslova, tj. radova i usluga u odnosu na plovilo koje na temelju posebnog ugovora korisnik veza ugovara s marinom ili posebnom pravnom ili fizičkom osobom može biti raznolik. U poslovnoj praksi u pravilu se radi o radovima usmjerenima na održavanje plovila u ispravnom stanju, o pranju, čišćenju, servisiranju, popravku, pokretanju i ispitivanju ispravnosti motora, ispitivanju akumulatora, poduzimanju mjera za sprječavanje smrzavanja, opremanju, opskrbi, popravljanju plovila, njegovom pripremanju za plovidbu ili zimovanje i sl.⁷⁴

U ovom kontekstu važno je istaknuti da gotovo sve hrvatske marine posebno uređuju pitanje odnosa sa serviserima, brodograditeljima i pružateljima sličnih usluga u krugu marine, točnije, pitanje obavljanja radova i pružanja dodatnih usluga od strane trećih osoba u marini, i to na dva načina. Radove mogu obavljati serviseri, brodograditelji i pružatelji sličnih usluga: a) koji imaju ugovor o poslovnoj suradnji s marinom, ili b) koji nemaju takav ugovor s marinom, a angažira ih korisnik veza po svom izboru uz suglasnost marine.⁷⁵

U poslovnoj praksi jednog koncesionara koji posluje u tri hrvatske marine postoje primjeri dvaju paritetnih i paralelnih ugovora u odnosu na plovilo na vezu u marini i to ugovora o vezu i tzv. ugovora *boat care*. Karakteristično je za poslovnu praksu tog koncesionara da marina s korisnikom veza sklapa model ugovora o vezu prema kojem nudi isključivo uslugu ustupanja mjesta za vez ili sklapa model ugovora koji uključuje najam, a korisnik veza s posebnom pravnom osobom koja nije povezana s marinom kao trgovačkim društvom, a koja posluje u marini kojom upravlja taj koncesionar sklapa poseban paralelan ugovor o nadziranju plovila na vezu tzv. *boat care* ugovor. Paket usluga *boat care* može

⁷⁴ Vidjeti opširnije Skorupan Wolff i Padovan, Standardizirani modeli ugovora o vezu..., *op. cit.*, str. 155.

⁷⁵ Korisno je da marine precizno uredi pitanje obavljanja radova u marini prvenstveno iz sigurnosnih razloga te iz komercijalnih, jer marina ostvaruje prihod od naknade za obavljanje komercijalne djelatnosti u krugu marine, a ujedno je dužna plaćati koncesijsku naknadu za komercijalno iskorištavanje pomorskog dobra. Opširnije Skorupan Wolff i Padovan, *Standardizirani modeli ugovora...* str. 155.

osim nadzora plovila na vezu uključivati čuvanje i održavanje plovila.⁷⁶ Važno je da se u slučaju neurednog ispunjenja posebne pakete usluge *boat care* marini ne mogu suprotstaviti prigovori iz tog ugovora koji je korisnik veza sklopio s trećom osobom. Isto vrijedi i u odnosu na neuredno ispunjenje ugovora o vezu plovila kojom prilikom korisnik veza ne može suprotstaviti prigovore iz tog ugovora o vezu pružatelju usluge *boat care*.⁷⁷

Kada je riječ o ugovoru o popravku ili servisiranju plovila koje je smješteno u marini treba napomenuti da ti poslovi u poslovnoj praksi hrvatskih marina nikada nisu obuhvaćeni dodatnim uslugama i radovima kao sastojcima ugovora o vezu već se uvijek ugovaraju po posebnom radnom nalogu, tj. posebnim ugovorom na koji se supsidijarno primjenjuju odredbe PZ-a o ugovoru o gradnji, popravku i preinaci broda. Serviserski i brodopopravljački radovi po svom sadržaju i pravnoj prirodi ne spadaju u pravni okvir ugovora o vezu. Bitna razlika u odnosu na ugovor o vezu i usluge koje se pružaju u okviru tog ugovora jest da prilikom obavljanja serviserskih i brodopopravljačkih radova i usluga dolazi do predaje plovila u posjed izvođaču radova, a marina se u tom slučaju nalazi u pravnom položaju brodopopravljača iz čl. 430. st. 2 PZ-a. Važno je naglasiti da je novelom PZ-a iz 2019. proširena definicija ugovora o preinaci i popravku broda i na radove održavanja, servisiranja te slične radove na plovilu ili njegovim dijelovima. Također, primjena odredbi o ugovoru o preinaci i popravku broda izričito se proširuje na jahte i brodice. Prema tome, ako marina pruža usluge i radove održavanja ili servisiranja plovila, na te poslove treba supsidijarno primijeniti odredbe čl. 430.-441. PZ-a o ugovoru o gradnji, preinaci ili popravku broda, a ne odredbe PZ-a o ugovoru o vezu.⁷⁸

U fokusu ovog rada je odgovor na pitanje pružaju li se u marinama usluge uskladištenja plovila, pa treba reći da niti ugovori koju su paritetni i paralelni ugovorima o vezu, a pružaju ih posebne pravne ili fizičke osobe koje posluju u marini ili osobe koje nemaju ugovor o poslovnoj suradnji s marinom, a angažira ih korisnik veza po svom izboru uz suglasnost marine, nemaju obilježja (bitne sastojke) ugovora o uskladištenju.⁷⁹ U kontekstu poslovne prakse, specifičnosti plovila i njegova boravka u marini na ugovore koji sadrže elemente mjera za očuvanje plovila, primjerice poduzimanje aktivnih radnji usmjerenih na održavanje plovila, punjenje baterija, konzervaciju motora, sprječavanje smrzavanja, održavanje akumulatora i sl. treba primijeniti odredbe ugovora o

⁷⁶ Skorupan Wolff i Padovan, *Postoje li elementi ostave...*, *op. cit.*, str. 319 i 329.

⁷⁷ *Ibid.*, str. 329.

⁷⁸ Skorupan Wolff i Padovan, *Standardizirani modeli ugovora o vezu...*, *op. cit.*, str. 149.

⁷⁹ Sastojke i obilježja ugovora o uskladištenju vidjeti *supra*. t. 2.

djelu ili, ako je riječ o brodogradnjačkim ili serviserskim poslovima, ugovora o gradnji, popravku i preinaci broda.⁸⁰

7. Ugovori o najmu ili zakupu skladišnog prostora u marini

Od gore navedenih ugovora treba razlikovati ugovore kojima se ugovara usluga davanja na uporabu ili korištenje zatvorenog spremišta – garaže u krugu marine. Zatvorena spremišta namijenjena su za smještaj opreme, pripadaka plovila, osobnih stvari, a u vrijeme dok ne traje nautička sezona u njih je moguće smjestiti i plovila koja tamo leže u pravilu na prikolici vlasnika ili korisnika plovila. Ponajprije treba znati da se ova vrsta usluge, točnije tip ugovora, po svojoj pravnoj prirodi te sastojcima i obvezama strana ne može smatrati ugovorom o vezu, ni ugovorom o uskladištenju, već najmom ili zakupom nekretnine – prostora za smještaj plovila. Znači, u ovim slučajevima u poslovnoj praksi nije riječ o ugovaranju dodatnih usluga u okviru ugovora o vezu, već samostalnom ugovoru u odnosu na ugovor o vezu, a ovakvu uslugu pruža samo nekoliko hrvatskih marina. Kada je riječ o ovom tipu ugovora nema osnova za primjenu ugovora o uskladištenju već ugovora o najmu odnosno zakupu. Isti slučaj je i s ugovorom o zakupu skladišnog prostora jer njegov zakupodavatelj nije skladištar i ne preuzima odgovornost za čuvanje i održavanje robe, nego daje skladišni prostor u zakup, pa se na taj ugovor primjenjuju odredbe ugovora o zakupu (čl. 519.- 549. ZOO-a).

8. Ugovori o vezu koji sadrže implicitne elemente čuvanja plovila na vezu

Najspornije situacije u praksi nastaju ako strane ugovora o vezu ugovore i/ili ispunjavanju pojedine implicitne elemente čuvanja, primjerice provjetranje plovila, pražnjenje oborinskih voda, punjenje baterija i sl., a njihove ugovorne odredbe i/ili opći uvjeti ugovora nisu precizni, dorečeni i dobro sročeni. U tom slučaju može postati diskutabilno što su stranke točno ugovorile i kako interpretirati obveze marine i njenu odgovornost iz ugovora o vezu.

U cilju pravilnog odabira materijalnog prava ugovor treba tumačiti sukladno pravilima o tumačenju ugovora iz ZOO-a i načelima obveznog prava. Vrhovni sud Republike Hrvatske ima ustaljenu sudsku praksu u pogledu pitanja koje su činjenice relevantne za tumačenje pravne prirode i tipa ugovora. Za tumačenje ugovora bitno je: a) sadržaj ugovora, b) volja strana, c) kako strane u naravi

⁸⁰ Za to postoje isti pravni i činjenični argumenti koji su opisani *supra* u dijelu u kojem govorimo o obilježjima i sastojcima ugovora o uskladištenju te poredbenu analizu s ugovorom o vezu.

ispunjavaju ugovor, a pritom nije odlučujuće kako su strane nazvale svoj ugovor.⁸¹ Treba naglasiti da sud osim nazivima ugovora nije vezan niti terminima koje stranke koriste, a niti pravnom ocjenom koju stranke iznose. Osnovno načelo uspostavljeno još u rimskom pravu je da u tumačenju ugovora treba više pažnje staviti na volju strana, nego na same riječi.⁸² Pri tumačenju ugovora treba ponajprije dobro poznavati koncept ugovora o vezu, imati na umu obilježja poslovne prakse marina te proniknuti u to koja je *causa* konkretnog ugovora o vezu i pomno protumačiti koja je namjera strana i cilj koji žele postići sklapanjem ugovora. Uvijek treba utvrditi i što je razumno i uobičajeno za ispunjavanje pojedinog modela ugovora o vezu i njegove objektivno i subjektivno bitne sastojke te koje ponašanje je u skladu s dobrim poslovnim običajima, načelom savjesnosti i poštenja i drugim relevantnim načelima obveznog prava.

Valja istaknuti da prvenstveno treba vidjeti kako su opći uvjeti ugovora i ugovor uredili pitanje sadržaja i opsega konkretnih obveza strana te govore li o primjeni materijalnog prava. Opći uvjeti ugovora i/ili ugovor nikad ne predviđaju primjenu odredbi o ugovoru o uskladištenju, a u poslovnoj praksi nema modela ugovora o vezu koji konzumiraju čuvanje plovila i poduzimanje mjera za njegovo očuvanje u smislu značaja tih obveza kod ugovora o uskladištenju.⁸³

Postoje li određeni trgovački običaji u poslovnoj praksi je činjenično pitanje. Znači, strana koja se poziva na određeni trgovački običaj treba dokazati njegovo postojanje i njegov sadržaj. Međutim, također, i sud je ovlašten utvrđivati postojanje i sadržaj nekog trgovačkog običaja. Čl. 492.b Zakona o parničnom postupku⁸⁴ propisuje da u postupku pred trgovačkim sudovima sud može po službenoj dužnosti od trećih osoba, i to osobito od gospodarskih i obrtničkih komora, tražiti stručna mišljenja i potrebne podatke s kojima ne raspolaže o trgovačkim običajima koje trgovci redovito primjenjuju u određenim obveznim odnosima.

U slučaju spora sud treba utvrđivati i tumačiti koje aktivne radnje je marina dužna poduzimati u odnosu na plovilo i koji je točan opseg njezinih obveza. Treba istaknuti da se u praksi pokazalo da pogrešna interpretacija pravne naravi mjera i aktivnosti koje marine uobičajeno nude u okviru ugovora o vezu predstavlja izvor nesporazuma i plodno tlo za nejedinstveno tumačenje pravnih i činjeničnih pitanja u sudskoj i poslovnoj praksi.⁸⁵

⁸¹ Takvo pravno stajalište sud je izrekao u predmetu VSRH, Revt-30/02, od 6.3.2002.

⁸² *In conventionibus contrahentium voluntatem potius quam verba spectari placuit.*

⁸³ Opširnije *supra* t. 2 i 3.

⁸⁴ Narodne novine br. 91/1992, 112/99, 117/2003, 84/2008, 123/2008, 57/2011, 148/2011 (pročišćeni tekst), 25/2013, 70/2019, (u nastavku ZPP).

⁸⁵ Vidjeti *infra* t. 9 i *supra* tekst uz bilj. 39.

Pravilnim tumačenjem ugovora ili pojedinih ugovornih odredbi koje sadrže implicitne elemente čuvanja i očuvanja plovila dolazi se do zaključka da se u praksi najčešće radi o ugovorima o vezu koji konzumiraju uslugu najma veza i nadziranja plovila na vezu i ispunjavanju određenih dodatnih usluga ili radova koji imaju elemente ugovora o djelu. Kao što je prethodno objašnjeno nema uporišta za primjenu odredbi ZOO-a o ugovoru o uskladištenju na takve ugovore. Kod ugovora o vezu koji sadrže implicitne elemente čuvanja plovila eventualno može postojati prostor za supsidijarnu primjenu zakonskih odredbi o ugovoru o ostavi, ali u veoma ograničenoj mjeri.⁸⁶

9. Primjer iz sudske prakse - Presuda Trgovačkog suda u Rijeci br. P-2590/14-113, od 19. 4. 2019.⁸⁷

Predmet spora je zahtjev za naknadu štete zbog uništenja plovila „K.“ koje se na temelju ugovora o vezu nalazilo na suhom vezu u marini. U postupku je utvrđeno da je plovilo uništeno u požaru, a uzrok požara je kvar na električnoj instalaciji na drugom plovilu „M.“ koje se također nalazilo na suhom vezu u marini. Požar se s plovila „M.“ proširio te je uništeno ukupno dvadeset plovila koja su se nalazila na suhom vezu. Tužitelj u sporu je korisnik veza i vlasnik uništenog plovila „K.“, a tuženici u sporu su: prvotuženik i drugotuženik – vlasnici plovila „M.“ na kojem je izbio požar; trećetuženik - osiguratelj odgovornosti prvotuženika i drugotuženika; četverotuženik – marina kao pružatelj usluge veza iz ugovora o vezu i peterotuženik - osiguratelj odgovornosti marine.

Sud je odlučio da je za nastalu štetu odgovorna marina – četverotuženik te da odgovara prema pravilima o odgovornosti za štetu od opasne stvari ili opasne djelatnosti i pravilima o ugovornoj odgovoriti skladištara iz ugovora o uskladištenju. Pozvao se na odredbe čl. 1066. st. 1. ZOO-a i čl. 745. st. 1. ZOO-a, u vezi s odredbom čl. 1064. ZOO-a.

U postupku je razmatrano više činjeničnih i pravnih pitanja, ali za potrebe teme kojom se u ovom radu bavimo razmotrit ćemo isključivo argumentaciju suda u odnosu na odluku o primjeni ugovora o uskladištenju na rješavanje ovog spora.

Sud je zaključio da, osim ugovornih odredbi, na predmetni spor treba primijeniti zakonske odredbe najbližijeg ugovora, a najbližiji ugovoru o vezu, prema mišljenju suda, je ugovor o uskladištenju iz čl. 744. ZOO-a. Sličnost

⁸⁶ Opširno o tome u radu Skorupan Wolff i Padovan, *Postoje li elementi ostave...*, *op. cit.* Vidjeti i rad Vesna Skorupan Wolff, Ranka Petrinović, Nikola Mandić, Marina Operator's Obligations from the Contract of Berth according to the Business Practices of Croatian Marinas, P. Vidan, N. Račić *et al.* (ur.), *IMSC 2017 Book of Proceedings*, Pomorski fakultet Sveučilišta u Splitu, Split, 2017., str. 104-111

⁸⁷ Vidjeti i odluku Trgovačkog suda u Rijeci P-2575/14 od 7.12.2018.

ugovora o vezu i ugovora o uskladištenju sud obrazlaže time što se „marina posebno na suhom vezu obvezuje primiti plovilo, smjestiti ga na suhi vez i nadzirati ga, a korisnik veza se obvezuje marini za to plaćati naknadu za vez.“ Nadalje, sud tumači da je „smisao suhog veza odluka vlasnika da na kraće ili duže vrijeme neće koristiti plovilo sukladno njegovoj namjeni (za potrebe plovidbe) te ga zato želi zaštititi i smjestiti na sigurno kod pravne osobe kojoj je smještaj plovila predmet poslovanja.“ Iz ovih premisa i tumačenja konkretnog ugovora o vezu sud izvodi pogrešan zaključak da su spomenute obveze marine – smještaj i nadziranje plovila na suhom vezu – kongruentne obvezama skladištara iz ugovora o uskladištenju te da se na odgovornost marine mogu primijeniti odredbe koje propisuju odgovornost skladištara iz čl. 745. st. 1. ZOO-a. Na temelju tih odredbi sud je odlučio da marina odgovara za štetu na plovilu, osim ako dokaže da je šteta prouzročena višom silom, krivnjom ostavodavca, manama ili prirodnim svojstvima plovila te neispravnnošću plovila oštećenika. Jedan od argumenata suda je: „ugovor o vezu po pravnoj prirodi najbližiji je ugovoru o uskladištenju jer je i marina, baš kao i skladištar, dužna poduzimati određene mjere radi nadziranja plovila koja se kod nje nalaze na suhom vezu, radi sprječavanja štete na plovilima te kao takva ne predstavlja tek zakupodavca prostora koji daje za smještaj plovila.“

Smatramo da ovakvo tumačenje nije pravilno te da nije pravilno odabrano materijalno pravo koje treba primijeniti na rješavanje pravnih pitanja u vezi obveza i ugovorne odgovornosti marine u ovom sporu. Objektivno bitni sastojci ugovora o vezu i ugovora o uskladištenju kao i njihove *causae* bitno su različiti. Također, pravna priroda ovih dvaju ugovora je bitno drugačija te oni ulaze u različite skupine ugovora prema svojoj pravnoj prirodi. Ugovor o vezu je uporabna pogodba, a ugovor o uskladištenju je ugovor o faktičnom radu.⁸⁸

Nadalje, sud pronalazi uporište za svoju odluku o odabiru ugovora o uskladištenju kao mjerodavnog materijalnog prava za rješavanje ovog spora u Pravilniku o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma koje je donijelo Ministarstvo turizma.⁸⁹ Sud ističe: „o odgovornosti marine prema pravilima objektivne odgovornosti svjedoči i odredba Pravilnika o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma kojim je definirana suha marina, među ostalim i kao mjesto uređeno za pružanje usluga skladištenja plovnih objekata, što upućuje na primjenu ugovora o uskladištenju, a s obzirom na djelatnosti marine koja se sastoji od skladištenja plovila.“ Radi se o objektivnoj odnosno pooštrenoj odgovornosti iz profesionalne djelatnosti jer prema mišljenju suda

⁸⁸ To je klasifikacija ugovora poznata još u rimskom pravu, te starijoj i recentnoj literaturi, vidjeti *supra* t. 2. Značajke ugovora o vezu i ugovora o uskladištenju, pravna priroda, *causa* i bitni sastojci.

⁸⁹ Narodne novine br. 72/2008.

čuvanje robe u skladištu i smještaj i čuvanje plovila na suhom vezu čine predmet poslovanja i skladištara i marine.

Sud stavlja ovaj podzakonski akt u pogrešan kontekst materije građanskopravne odgovornosti marine iz ugovora o vezu. Riječ je o podzakonskom aktu koji je provedbeni propis upravnopravne prirode iz resora Ministarstva turizma, a ne materijalnopravni propis relevantan za ugovorne obvezne odnose, pa ne može biti ni uporište (relevantan pravni izvor) za odlučivanje o ugovornoj odgovornosti iz ugovora o vezu, a pogotovo ne argument za odabir ugovora o uskladištenju kao mjerodavnog prava i najsličnijeg ugovora ugovoru o vezu.⁹⁰

Smatramo da je za rješavanje ovog spora trebalo prvenstveno primijeniti odredbe ugovora o vezu i općih uvjeta ugovora. Iz obrazloženja presude čini se da u ovom slučaju sud nije u potpunosti analizirao opće uvjete marine te da je zanemario sadržaj sklopljenog ugovora i pravu volju ugovornih strana. Sam sud je u postupku utvrdio da su strane ugovorile ustupanje mjesta za suhi vez – smještaj plovila i njegovo nadziranje, pa je nelogičan zaključak suda da je takav ugovor najsličniji ugovoru o uskladištenju.

U konkretnom slučaju, u vrijeme sklapanja ugovora o vezu i nastanka štetnog događaja ugovor o vezu nije bio imenovani ugovor, pa smatramo da u odnosu na ona pitanja koja nisu uređena ugovorom o vezu, a odnose se na ustupanje mjesta za vez treba primijeniti odredbe o ugovoru o najmu, a u odnosu na nadziranje plovila na vezu odredbe ugovora o djelu. Treba posebno istaknuti da je u pomorskopravnoj doktrini prevladao stav da se ugovori o vezu u marinama (ali i suhim marinama) ne bi trebali *a priori* izjednačavati s ugovorima o ostavi, a još manje s ugovorima o uskladištenju.⁹¹ Takav je stav proizašao iz sveobuhvatnog proučavanja poslovne prakse marina u Hrvatskoj i u drugim pomorskim zemljama s razvijenim nautičkim turizmom. Zaključci pomorskopravne doktrine rezultat su višegodišnjeg izučavanja velikog broja općih uvjeta marina, standardnih ugovora o vezu te pravilnika o redu u marinama i drugih internih akata marina, kao i terenskih istraživanja provedenih u brojnim marinama u okviru znanstvenog projekta DELICROMAR. Zakonodavac je uvažio te stavove struke i pomorskopravne znanosti i novelom PZ-a regulirao ugovor o nautičkom vezu posebnim odredbama kao ugovor kojim se uređuje specifična djelatnost pružanja nautičkog veza. Novo zakonsko uređenje ugovora o nautičkom vezu stoga odražava prevladavajuću ustaljenu praksu ugovaranja i izvršavanja ugovora o vezu u hrvatskim marinama. Nove zakonske odredbe trebaju se primijeniti i na ugovore o smještaju plovila na suhom vezu, pa tako

⁹⁰ Tumačenje definicije suhe marine *de lege lata* i *de lege desiderata* vidjeti *supra* t. 4.

⁹¹ Vidjeti objavljene znanstvene radove u okviru projekta DELICORMAR, www.delicromar.hazu.hr, osobito rad Skorupan Wolff i Padovan: *Postoje li elementi ostave...*, *op. cit.*

i na ugovore koje s korisnicima sklapaju suhe marine. Stoga se nadamo da u sudskoj praksi ugovori o vezu u marinama i suhim marinama više neće dobivati pogrešne i neželjene konotacije ugovora o uskladištenju, kao što je slučaj u prikazanoj presudi.

10. Zaključak

Ovaj rad potvrđuje tezu da se u praksi hrvatskih marina u okviru ugovora o vezu ne pruža usluga uskladištenja plovila, odnosno da marine s korisnicima vezova ne ugovaraju čuvanje i očuvanje plovila na vezu. To se jednako odnosi na plovila na morskom vezu i na plovila na suhom vezu. Bitan sastojak standardnih ugovora o vezu u marinama i suhim marinama je ustupanje mjesta za siguran vez plovila u marini. Kod stalnih vezova koji se obično ugovaraju na razdoblje od godinu dana, a zatim redovno obnavljaju, strane često ugovaraju i nadziranje plovila na vezu kao subjektivno bitan sastojak ugovora o vezu. Nadziranje plovila od strane marine u praksi se obavlja na specifičan način i po svom sadržaju i opsegu može se razlikovati od marine do marine, ali ipak je svim marinama u Hrvatskoj zajedničko da se to nadziranje u pravilu obavlja bez predaje plovila u posjed marini. Dužnost i obveza održavanja plovila u ispravnom stanju sposobnosti za plovidbu prvenstveno je na vlasniku odnosno korisniku plovila, a u okviru ugovora o vezu, ova obveza je na strani korisnika veza koji zadržava posjed nad plovilom i tijekom boravka plovila na vezu u marini.

Mnoge marine u praksi pružaju i dodatne usluge u odnosu na plovilo, primjerice usluge dizalice, čišćenja, servisiranja, pripreme plovila za zimu odnosno za plovidbu i sl. No, te se dodatne usluge obično ugovaraju po posebnom radnom nalogu korisnika veza ili, pak, u okviru istog ugovora o vezu, ali kao posebno ugovorene dodatne usluge i radovi koji u svakom slučaju imaju narav ugovora o djelu. Obveza marine da čuva plovilo kao ostavoprimalac postoji samo u okviru tih dodatnih usluga i radova, i to u veoma ograničenom smislu, tj. samo u sklopu i za vrijeme izvršenja konkretne posebno ugovorene usluge.

Ugovor o uskladištenju kao poseban imenovani ugovor po svojoj pravnoj naravi podvrsta je ugovora o ostavi (lat. *depositum*), a prava i obveze strana iz tog ugovora prilagođene su njegovoj svrsi, a to je čuvanje i očuvanje robe od strane skladištara kao specijaliziranog ostavoprimalca u procesu stavljanja te robe na tržište radi prodaje ili razmjene.

Ugovori o vezu u marinama i suhim marinama trebaju se tumačiti u skladu s odredbama PZ-a o nautičkom vezu kao ugovori koji prije svega imaju pravnu prirodu uporabne pogodbe jer im je bitan sastojak ustupanje mjesta za siguran vez (lat. *locatio conductio operis*), a koji kao subjektivne sastojke mogu sadržavati

i posebno ugovorene obveze marine u pogledu nadziranja plovila na vezu ili obavljanja pojedinih dodatnih radova i usluga koji prvenstveno imaju narav ugovora o djelu (lat. *locatio conductio laboris*), ni u kojem slučaju ugovora o ostavi.

Zaključno, pravna priroda, svrha, sadržaj i način izvršenja ugovora o vezu s jedne strane te ugovora o uskladištenju s druge strane potpuno su različiti te nema osnova za supsidijarnu primjenu odredbi ZOO-a o ugovoru o uskladištenju na ugovore o vezu u marinama ni u suhim marinama.

WHY THE LEGAL PROVISIONS ON WAREHOUSING CONTRACTS SHOULD NOT BE APPLIED TO BERTHING CONTRACTS?

Inspired by the recent practice of Croatian courts and the revision of the Maritime Code relating to pleasure craft berthing contracts, the paper deals with the issue of (in)applicability of the statutory provisions regulating warehousing contracts in relation to marina operator berthing contracts, and in particular in relation to dry berthing. The authors compare the legal nature, cause and contents of standard marina operator berthing contracts and warehousing contracts and conclude that there are no similarities between these two types of contract. Thus, the authors suggest that it is incorrect to interpret the provisions of a berthing contract by way of subsidiary application of the provisions of the Civil Obligations Act regulating the warehousing contract. Under Croatian law, marina operator berthing contracts are primarily contracts for the use of a safe berth (*locatio conductio rei*). In addition, the parties may agree to include other complementary marina services, such as supervision of the vessel on berth in the case of long term berthing contracts or other boat care services. In that sense, berthing contracts are mixed purpose contracts predominantly consisting of the elements of lease (berth rental) and of the elements of the contract for work and services. Exceptionally, the marina operator may have to take the vessel into its custody while performing its obligation to provide certain additionally contracted work or service in relation to the berthed vessel. In such cases, the marina operator will be in a position of a custodian of the vessel, but only during the performance of that additionally stipulated work or service (e.g. during lifting or launching, servicing of the engines, cleaning, airing or other additionally stipulated works or services in respect of the berthed vessel). Thus, any potential elements of the contract of deposit in the context of the berthing contract are only exceptional and should be interpreted within the limits of the respective elements of the contract for works and services. On the other hand, under the warehousing contract, the provider of the warehousing service undertakes to receive the goods into his custody and to perform the necessary or specially agreed measures to keep the goods in a certain state and condition and to return them upon the client's request, in consideration of a certain fee. Therefore, in the case of warehousing contracts, the main purpose and cause of the contract is the safekeeping of the goods. The warehousing contract is a sub-type of the contract of deposit specifically designed to serve in the process of trade in goods. Therefore, the main conclusion is that there are no substantial similarities between marina operator berthing contracts and warehousing contracts.

Dr. LUCIJA SOKANOVIĆ, Assistant Professor
Faculty of Law, University of Split, Croatia

MARINA BOKO
President of the Municipal Court in Split, Croatia

MARINE POLLUTION IN CROATIA – OLD QUESTIONS AND NEW DEVELOPMENTS FROM THE PERSPECTIVE OF CRIMINAL LAW

UDK: 656.054:504.3.064

Pregledni znanstveni članak / Review scientific paper

Marine Pollution is incriminated with offences against the environment in the part XX of the Croatian Criminal Code. The aim of the research and article is to analyse positive criminal legislation concerning maritime pollution in Croatia; Environmental Pollution in Article 193, Discharge of Polluting Substances from a Vessel in Article 194, Endangerment of the Environment with Waste in Article 196, Endangerment of the Environment with a Plant in Article 197, Endangerment of the Environment with Radioactive Substances in Article 198 and finally Serious Criminal Offences against the Environment in Article 214 of the Croatian Criminal Code. The research continues in assessing of frequency of criminal charges and evaluation of prosecution success in these criminal offences. Special notion is dedicated to practical and legal problems.

1. INTRODUCTON

Marine pollution means the direct or indirect introduction of a substance or energy into the marine environment, which causes or may cause devastating effects on the living conditions of flora and fauna in the sea and the marine subsoil, or endanger living conditions in the sea and endanger human health, as well as may disrupt maritime activities, including fishing and other lawful uses of the sea and submarine, cause deterioration in the usable quality of seawater and reduce the attractiveness of the marine environment. This large definition is derived from the Article 4 (36) of the Law on Environmental Protection.¹ But what does it mean from the perspective of Criminal Law? Marine pollution is in Croatia incriminated with environmental criminal offences in the part XX of the Croatian Criminal Code.² Within the great reform of criminal law concluded with the adoption of the new Criminal Code in 2011, the tendency

¹ Law on Environmental Protection, OJ 80/13, 153/13, 78/15, 12/18, 118/18.

² Criminal Code, OJ 125/11, 144/12, 56/15, 61/15, 101/17, 118/18, 126/19.

of complete realization of the ecocentric model with predominating criminal offences of abstract endangerment was followed.³ The novelties consisted in adoption of a series of new offences (Discharge of Polluting Substances from a Vessel, Endangerment of the Ozone Layer, Destruction of Protected Natural Values, Destruction of Habitat, Trade in Protected Natural Values, Unlawful Introduction of Wild Species or GMOs into the Environment and Change in the Water Regime), as well as the adoption of a special regulation on active remorse. The last aimed to encourage the perpetrators to eliminate the pollution before the occurrence of serious consequences by prescribing a facultative exemption from punishment.⁴ Some environmental criminal offences were in the earlier period dislocated in different parts of the Criminal Code, mostly with offences against the health of the people or against the economy.⁵ Croatian system of environment protection is often regarded as a mixed model because it provides a combination of administrative and criminal instruments.⁶ It clearly manifests the special features of criminal law: subsidiarity and fragmentation. Namely, criminal protection enters the scene as *ultima ratio societatis* and encompasses the most significant values of the environment and the most dangerous forms of endangerment or violation. Environmental criminal offences are usually divided into five categories: (a) basic offence is Environmental Pollution; (b) special offences of endangerment of the environment (Endangerment of the Ozone Layer or Endangerment of the Environment with Waste e.g.); (c) criminal offences against environment concerning treatment and protection of animals and plants (Transmission of Contagious Animal Diseases and of Organisms Harmful to Plants e.g.); (d) criminal offences against environment by endangering flora and fauna (Poaching Game and Fish, Devastation of Forests) and finally serious offences against environment.⁷ Eurojust describes the features of modern environmental crime and the fight against it in following: **„International criminal networks are rapidly expanding their activities into**

³ Turković, K. *et al.*, Komentar Kaznenog zakona, Narodne novine, Zagreb, 2013, p. 263.

⁴ *Ibid.*

⁵ Cvitanović, L. in Novoselec, P. (ed.), Posebni dio kaznenog prava, Faculty of Law – University of Zagreb, Zagreb, 2007, p. 268. Some general guaranties concerning marine environment are provided in Article 6 (3, 4 and 5) of the Maritime Code: The Republic of Croatia protects preserves and improves the marine environment. The Republic of Croatia cooperates with countries in the region and participates in the work of regional and international organizations in order to establish general and regional rules, measures, recommended practices and procedures for the purpose of combating, reducing and controlling pollution of the sea and marine environment by the pollutants originating from mainland, ships, by immersion, from air or by air, and pollution caused by activities on the seabed and in the subsoil. The Republic of Croatia encourages regional cooperation, in particular with neighboring countries, with a view to adopting joint contingency plans in the event of accidents causing pollution of the marine environment.

⁶ *Idem.*

⁷ Cvitanović, L., *op. cit.*, p. 273.

the realm of environmental crime. With a threefold rise in major cases being opened at Eurojust last year, more co-ordination is necessary to combat this form of cross-border crime and ensure that health and safety standards and a high level of environmental protection are maintained. Tackling international environmental crime, as well the protection of endangered species and the natural habitat, such as preventing the dumping of hazardous materials, are of vital importance. Furthermore, organized crime undermines legally operating enterprises in the field of waste management.”⁸

2. ABOUT INCRIMINATIONS

2.1. Environmental Pollution

A perpetrator of the offence of Environmental Pollution from Article 193 (1) is whoever contrary to regulations discharges, introduces or emits a quantity of materials or ionizing radiation into the air, soil, underground, water or sea, which can over longer period of time or to a considerable degree jeopardize their quality or to a considerable degree or over a wider area jeopardize animals, plants or fungi, or the lives or health of people. The prescribed penalty is imprisonment from six months to five years. Due to the punishment thus prescribed the very attempt of the offence is punishable. Namely, in Croatia, whoever, with the intent to commit a criminal offence, performs an act which is spatially and temporally proximate to the realization of the material elements of the criminal offence shall be punished for the attempt, provided that a sentence of imprisonment of five years or a more severe punishment may be imposed or that the law expressly provides for the punishment of an attempt. This offence follows the ecocentric model in environmental protection because it is committed albeit within abstract endangerment of the environment (air, soil, water).⁹ The emphasis on biocentrism is alternative and evident through the abstract endangerment of animals, plants or fungi (the possibility of significant damage), as well as the emphasis on anthropocentrism through abstract endangerment of life or health of people.¹⁰ The requirement of substantial damage from Article 3 (a) of the Directive 2008/99/EC of the European Parliament and of the Council on the protection of the environment through criminal law has in Croatian offence three varieties: jeopardizing the quality of the environment over longer period of time or to a considerable degree; jeopardizing animals, plants or fungi to a

⁸ Eurojust, Press release, 29 October 2019. Available at: <http://www.eurojust.europa.eu/press/PressReleases/Pages/2019/2019-10-29.aspx> [20.08.2020].

⁹ Turković *et al.*, *op. cit.*, p. 264. See Pavlović, Š., Kazneni zakon, Libertin, Rijeka, 2015, pp. 895-896.

¹⁰ *Idem.*

considerable degree or over a wider area and finally endangerment of life and health.¹¹ The notion *contrary to regulations* directs the blanket nature of the norm to the Law on Environmental Protection as well as the Maritime Code above all.¹² The offence from Article 193 (2) is committed by whoever discharges, introduces or emits materials or ionizing radiation into the air, soil, underground, water or sea and thereby endangers the lives and health of people. This offence is therefore a *delicta* of concrete endangerment. The prescribed punishment is imprisonment from one to eight years. The punishment for committing both offences in negligence, reducing it significantly to two and three years is prescribed in Paragraph 3. The offence is an object of the protective principle meaning that when committed out of the territory of the Republic of Croatia, but in the protected ecological and fisheries zone, epicontinental belt or in open sea, involves application of criminal legislation of the Republic of Croatia.¹³

2.2. Discharge of Polluting Substances from a Vessel

The great tanker accidents, like the oil spill following the *Erica* tanker accident in 1999 and *Prestige* in 2002 encouraged European Union to strengthen its role in the field of maritime safety and marine pollution.¹⁴ The offence of Discharge of Polluting Substances from a Vessel aimed to satisfy standards of the 1973 International Convention on the Prevention of Pollution from Ships and its 1978 Protocol (known as the Marpol Convention),¹⁵ International Convention for the Control and Management of Ship's Ballast Water and Sediments (2004),¹⁶ Directive 2005/35/EC on ship-source pollution and on the

¹¹ Directive 2008/99/EC of the European Parliament and of the Council of 19 November 2008 on the protection of the environment through criminal law, OJ L 328, 6.12.2008, pp. 28-37.

¹² Maritime Code, OJ 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15, 17/19. See also, Water Act, OJ 66/19 and Ordinance on the protection of the marine environment in the protected ecological-fishing zone, OJ 47/08.

¹³ Including offences from Article 194, 196, 197 and 198. See Article 13 Item 6 of the Criminal Code. For the protection of maritime environment in the protected zone, see Čorić, D., Debeljak-Rukavina, S., The protection of sea environment in the protected ecological and fishing zone of the Republic of Croatia, pp. 959-974. Available at: file:///C:/Users/korisnik/AppData/Local/Temp/coric_debeljak_29_2.pdf [17/08/2020].

¹⁴ For the greatest tanker accidents, see Bralić, T., Slišković, M., The Greatest Tanker Accidents, *Naše more*, 53 (3-4)/2006, pp. 104-111. Available at: file:///C:/Users/korisnik/AppData/Local/Temp/04_bralic_sliskovic.pdf [17/08/2020].

¹⁵ See [http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-\(MARPOL\).aspx](http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-(MARPOL).aspx) [17/08/2020].

¹⁶ Available at: <http://library.arcticportal.org/1913/1/International%20Convention%20for%20the%20Control%20and%20Management%20of%20Ships%27%20Ballast%20Water%20and%20Sediments.pdf> [17/08/2020].

introduction of penalties for infringements¹⁷ amended by Directive 2009/123/EC.¹⁸ Discharge of Polluting Substances from a Vessel from Article 194 is committed by whoever contrary to regulations, discharges polluting substances from a maritime object into the sea or from a vessel into the inland waters and thereby deteriorates their quality. The blanket nature of the norm suggests consulting of the Maritime Code for the notion of the terms maritime object and vessel. A maritime object is an object intended for navigation at sea (vessel), or an object permanently moored or anchored at sea (floating object), or an object completely or partially buried in the seabed or laid on the seabed (fixed offshore object).¹⁹ In addition, according to Article 5 (3) a vessel is a maritime facility intended for navigation at sea. It can be a ship, a warship, a yacht or a boat. The term polluting substances can be derived from Article 49b (1) of the Maritime Code. Namely, this provision prohibits discharge and disposal of solid and liquid waste, oily water, faeces and cargo residues from the maritime facility, as well as all other substances that pollute the sea, air or shore, into the sea and on the sea shore. The general definition from Article 4 (40) of the Law on Environmental Protection can also be applied.²⁰ The prescribed penalty is imprisonment not exceeding three years. The same punishment is provided to the perpetrator who, contrary to regulations, discharges smaller quantities of polluting substances from a maritime object into the sea or from a vessel into inland waters, which in conjunction result in the deterioration of their quality. When the offences are committed by negligence, the punishment of imprisonment should not exceed one year. This offence incriminates every possible pollution of the water including internal waters (ports), the territorial sea, straits used for international navigation subject to the regime of transit passage, the exclusive economic zone or equivalent zone of a Member State and the high seas.²¹ The very action of water pollution which deteriorates its quality is punishable, no matter is it suitable for endangerment of people, plants or animals.²² According to Recital 6 of the Directive 2005/35/EC, the penalties

¹⁷ Directive 2005/35/EC of the European Parliament and of the Council of 7 September 2005 on ship-source pollution and on the introduction of penalties for infringements, OJ L 255, 30.9.2005, pp. 11-21.

¹⁸ Directive 2009/123/EC of the European Parliament and of the Council of 21 October 2009 amending Directive 2005/35/EC on ship-source pollution and on the introduction of penalties for infringements, OJ L 280, 27.10.2009, pp. 52-55.

¹⁹ Article 5 (2) of the Maritime Code.

²⁰ Polluting substance is a substance or group of substances which, due to their features, quantity and introduction into the environment, i.e. into certain components of the environment, may adversely affect human health, flora and / or fauna, i. e. biodiversity and landscape diversity.

²¹ Article 3 Para 1 of the Directive 2005/35/EC.

²² Turković *et al.*, *op. cit.*, p. 266. See Garačić, A., *Kazneni zakon u sudskoj praksi*, Libertin, Rijeka, 2016, pp. 428-429.

should be applied to any person who causes or contributes to marine pollution; penalties should be applicable not only to the ship owner or the master of the ship, but also the owner of the cargo, the classification society or any other person involved. Directive 2009/123/EC made a step forward noting that the Member States should also apply effective, proportionate and dissuasive penalties to legal persons throughout the Community because frequently ship- source pollution offences are committed in the interest of legal persons or for their benefit.²³ The attempted offence is not punishable. Again, it is obvious that consideration of criminal liability is not possible without evaluating appropriate provisions of Maritime Code. In that sense, it is of particular importance title I.a Protection against pollution from maritime facilities. The protection is prescribed with imperative as well as prohibitive norms. An example of the first is Article 49a (1) ordering that the captain of the ship, members of the ship's crew, the person operating the boat or yacht and crew members of the boat or yacht, and crew members or professional workers on fixed offshore and floating facilities must when sailing or staying in inland waters, territorial sea, epicontinental or economic belt of Croatia comply with international, European and Croatian regulations and standards on protection against marine and air pollution from maritime facilities and pollution caused by immersion from maritime facilities. The example of the second is previously mentioned Article 49b (1). As a special source of pollution – fuel oil is regulated in title 5 *Responsibility for maritime pollution with fuel oil* (Articles 283a to 284). Not only that it provides definitions of fuel oil (all hydrocarbon mineral oils, including lubricating oil, used or intended to be used for the operation or propulsion of a ship, as well as residues of such oil), protective measures (any reasonable measure taken by any person after the occurrence of an accident to prevent or reduce pollution damage) or an accident and pollution damage,²⁴ but it prescribes the civil liability for the damage caused by vessel leakage or discharge of bunker oil.²⁵

²³ Recital 6.

²⁴ An accident means any event or series of events of the same origin which causes pollution damage or poses a serious and imminent threat of such damage. Pollution damage means: a) loss or damage caused outside the ship due to pollution because of the leakage or discharge of fuel oil from the ship, wherever such leakage or discharge occurred, provided that the amount of compensation for environmental pollution, not including loss of profit due to such pollution, is limited to the costs of reasonable measures actually taken or to be taken to restore the situation prior to the damage; and b) the cost of safeguard measures and any loss or damage caused by these measures.

²⁵ The owner of the ship shall be liable for damage caused by the ship by leakage or discharge of propellant oil if he does not prove that the leakage or discharge of propellant oil is: a) a consequence of war, hostilities, civil war, rebellion or natural occurrence of extraordinary, inevitable or unavoidable character; b) arises wholly from an act or omission of a third party with the intent to cause damage, or c) wholly caused by the negligence or other harmful act of any State or other body responsible for maintaining the lighthouse or other navigational aids in the performance of that function.

2.3. Endangerment of the Environment with Waste

Endangerment of the Environment with Waste from Article 196 is committed by whoever contrary to regulations, carries out in a single shipment or in several shipments which appear to be linked, prohibited transport of waste in a non-negligible quantity. The prescribed penalty is imprisonment not exceeding two years. Marine waste is defined by the Act on sustainable waste management as the waste in the marine environment and in the coastal areas in direct contact with the sea, which results from human land-based or sea-based activities and is found on the sea surface, within the water column, on the seabed or as debris.²⁶ Illegal shipment is regulated within Article 2 Paragraph 35 of the Regulation (EC) No 1013/2006 of the European Parliament and of the Council of 14 June 2006 on shipments of waste.²⁷ It means any shipment of waste effected: (a) without notification to all competent authorities concerned pursuant to the Regulation; or (b) without the consent of the competent authorities concerned pursuant to the Regulation; or (c) with consent obtained from the competent authorities concerned through falsification, misrepresentation or fraud; or (d) in a way which is not specified materially in the notification or movement documents; or (e) in a way which results in recovery or disposal in contravention of Community or international rules; or (f) contrary to Articles 34, 36, 39, 40, 41 and 43; or (g) which, in relation to shipments of waste as referred to in Article 3(2) and (4), has resulted from: (i) the waste being discovered not to be listed in Annexes III, IIIA or IIIB, or (ii) non-compliance with Article 3(4), (iii) the shipment being effected in a way which is not specified materially in the document set out in Annex VII. More serious form of the offence is provided in Paragraph 2: Whoever, contrary to regulations, discards, disposes of, collects, stores, processes, imports, exports or transports waste, or mediates in such an activity, or in general manages or handles waste in a manner that can over longer period of time or to a considerable degree jeopardize the quality of

²⁶ Article 4 (1/23) of the Act on sustainable waste management, OJ 94/13, 73/17, 14/19, 98/19. Waste is defined as any substance or object which the holder discards or intends or is required to discard. Any other object or substance whose collection, transport and treatment are necessary for the purpose of protecting public interests is also considered as waste (1/35).

²⁷ Regulation (EC) No 1013/2006 of the European Parliament and of the Council of 14 June 2006 on shipments of waste, OJ L 190, 12.7.2006, pp. 1-152. Amended by: Commission Regulation (EC) No 1379/2007 of 26 November 2007, Commission Regulation (EC) No 669/2008 of 15 July 2008, Regulation (EC) No 219/2009 of the European Parliament and of the Council of 11 March 2009, Commission Regulation (EC) No 308/2009 of 15 April 2009, Directive 2009/31/EC of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009, Commission Regulation (EU) No 413/2010 of 12 May 2010, Commission Regulation (EU) No 664/2011 of 11 July 2011, Commission Regulation (EU) No 135/2012 of 16 February 2012, Commission Regulation (EU) No 255/2013 of 20 March 2013, Commission Regulation (EU) No 1234/2014 of 18 November 2014, Commission Regulation (EU) 2015/2002 of 10 November 2015.

air, soil, underground, water or sea, or to a considerable degree or over a wider area jeopardizes animals, plants or fungi, or the lives or health of people, shall be punished by imprisonment from six months to five years. This offence can be committed by negligence, whereby the punishment of imprisonment does not exceed two years. In Croatian Waste management plan²⁸ it is stated that there are no official data or satisfactory estimates related to the quantities of waste ships and marine waste in the Republic of Croatia and that it is necessary to develop a methodology for monitoring marine waste data that is being prepared.²⁹ In order to achieve this, the Plan for measures for the management of special categories of waste lists the following measures for the establishment of a marine waste management system: identification of locations and sources of marine waste and identification of locations of accumulated marine waste on the seabed; establishment of a system for the prevention, collection and disposal of marine waste as an integral part of the waste management system in the Republic of Croatia, emergency collection and disposal of marine waste and the establishment of cooperation with neighboring or other countries related to marine waste pollution.³⁰

2.4. Endangerment of the Environment with a Plant

Endangerment of the Environment with a Plant from Article 197 is committed by whoever contrary to regulations, operates a plant in which a dangerous activity is carried out or in which dangerous substances or preparations are stored or used, which substances or preparations can, outside the plant, over longer period of time or to a considerable degree jeopardize the quality of air, soil, underground, water or sea, or to a considerable degree or over a wider area jeopardize animals, plants or fungi, or the lives or health of people. The prescribed penalty is imprisonment from six months to five years. But, if the offence is committed by negligence, the punishment of imprisonment should not exceed two years. This offence relies to the offence from Article 3 (d) of the Directive 2008/99/EC providing the operation of a plant in which a dangerous activity is carried out or in which dangerous substances or preparations are stored or used and which, outside the plant, causes or is likely to cause death or serious injury to any person or substantial damage to the quality of air, the quality of soil or the quality of water, or to animals or plants. The notion of a plant is provided

²⁸ Decision on adoption of Waste management plan of the Republic of Croatia for the period 2017-2022, OJ 3/17.

²⁹ Kovač, N., Serdarušić, A., Sea pollution with plastic waste, Paragraf, 1/1, 2017, p. 70. Available at: file:///C:/Users/korisnik/AppData/Local/Temp/kovac_serdarusic-1.pdf [18/08/2020].

³⁰ *Idem.*

in Article 4 (51) of the Law on Environmental Protection. So, a plant within the meaning of the Law is a fixed technical unit in which one or more activities are carried out according to the annexes from the implementing regulations of this Law, as well as any other directly related activity at the same location which is technically related to the activities from these annexes and which could impact on industrial emissions and related pollution, or as determined according to the implementing regulations of this Law. Dangerous substance is a substance, mixture or preparation determined by a special regulation, which is present in the area of the plant as a raw material, product, by-product, residue or intermediate product, including those substances which can be assumed to occur in case of accident and which may have harmful consequences for human health, material goods and nature and the environment.³¹

2.5. Endangerment of the Environment with Radioactive Substances

Endangerment of the Environment with Radioactive Substances from Article 198 is committed by whoever contrary to regulations, produces, processes, handles, uses, possesses, stores, transports, imports, exports or disposes of nuclear material or other hazardous radioactive substances which can over longer period of time or to a considerable degree jeopardize the quality of air, soil, underground, water or sea, or to a considerable degree or over a wider area jeopardize animals, plants or fungi, or animal, plant or fungi communities, or jeopardize the lives or health of people. Nuclear material includes special fissile material, source material and ores.³² The prescribed penalty is imprisonment from six months to five years. If the offence is committed by negligence, the punishment of imprisonment should not exceed two years.

2.6. Serious Criminal Offences against the Environment

The Criminal Code provides Serious Criminal Offences against the Environment in Article 214. If as a result of the criminal offence referred to in Article 193 Paragraph 1 or 2, Article 194 Paragraph 1 or 2, Article 196 Paragraph 1 or 2, Article 197 Paragraph 1, Article 198 Paragraph 1, or Article 199 one or more persons suffer serious bodily injuries, or the changes brought about by pollution cannot be eliminated for a considerable period of time, or a major accident occurs, the perpetrator shall be punished by imprisonment from one to ten years. If previously listed criminal offences result in the death of one

³¹ Article 4 (41) of the Law on Environmental Protection. And the danger is considered as an internal feature of dangerous substances or conditions in which this substance can be found, and which can endanger human health and life, property and the environment (42).

³² Article 4 (52) of the Act on Radiological and Nuclear Safety, OJ 141/13, 39/15, 130/17, 118/18.

or more persons, the perpetrator shall be punished by imprisonment from three to fifteen years. If as a result of the criminal offence referred to in Article 193 Paragraph 3, Article 194 Paragraph 3, Article 196 paragraph 3, Article 197 Paragraph 2, or Article 198 Paragraph 2 one or more persons suffer serious bodily injuries, or changes brought about by pollution cannot be undone for a considerable period of time, or a major accident occurs, the perpetrator shall be punished by imprisonment from six months to five years. If as a result of the previously listed criminal offences one or more persons die, the perpetrator shall be punished by imprisonment from one to eight years. A major accident is an event, i.e. an uncontrolled occurrence caused by a large emission, fire or explosion, etc. caused by the uncontrolled development of an event during operation in the area of the plant where hazardous substances are present and one or more of these hazardous substances and / or their compounds, i.e. uncontrolled phenomena that lead to a serious immediate or delayed - subsequent danger to human health and life, material goods and / or the environment inside the plant area and / or outside the plant area.³³

3. A BRIEF INSIGHT INTO PHENOMENOLOGY

With the only entrance through the Straits of Otranto, the Adriatic Sea forms an elongated bay, deeply cut into the European mainland. The Republic of Croatia exercises, in accordance with international law, sovereign rights and jurisdiction over the maritime zones and seabed of the Adriatic Sea outside its state territory up to the borders of neighboring countries.³⁴ Adriatic Sea is not only an object of the state sovereignty, a source of economic prosperity and natural resources of the country, it was from the ancient times the one which feeds, protects, saves but also destroys inhabitants who lived near it. Vidas explains that so far, there have been no cases in the Adriatic Sea that would lead to a large spill of harmful or dangerous substances from the ship and have significant consequences for the environment.³⁵ Also, in a very small number of accidents so far in the Adriatic Sea, there has been no pollution at all. However, there were cases when the consequences could be very serious. Such was the case of the chemical tanker *Brigitta Montanari*, which sank in 1984 near the Kornati National Park. A very serious accident also occurred in 1974 at the Gate of Otranto, when the dry cargo ship *Cavtat* sank to a depth of almost 100

³³ Article 4 (82) of the Law on Environmental Pollution.

³⁴ Art 2 Para 3 of the Constitution of Republic of Croatia, OJ 56/90, 135/97, 08/98, 113/00, 124/00, 28/01, 41/01, 55/01, 76/10, 85/10, 05/14.

³⁵ Vidas, D., O zaštiti osobito osjetljivih europskih mora i potrebi regionalne suradnje u Jadranskoj moru, p. 353. Available at: <http://www.ijf.hr/Eu4/vidas.pdf> [20/08/2020].

meters after colliding with another ship. Cavtat was then transporting cargo potentially dangerous to human health: 150 tons of tetramethyl lead and 120 tons of tetraethyl lead.³⁶

In Croatia, the phenomenology differs from simple “senseless vandalism” to more serious crimes. For example, in early August 2020 a group of young people have inserted a bicycle rack into the sewer system which caused a blockage of a public sewer in Lapad. A few days later the fecal waters overflowed through an incidental spill into the sea near Niko and Medo Pucić Promenade and polluted the sea. The young perpetrators were recorded by the security cameras of nearby facilities and it was announced that “Vodovod Dubrovnik” shall file a criminal report against them.³⁷ It should be noted that the incident happened during the high touristic season. In addition, the Public Health Institute of Dubrovnik-Neretva County sent a warning to citizens and tourists that Lapad Bay will not be safe for swimming for some time because sea testing showed that the microbiological indicator of *Escherichia coli* exceeds the prescribed limit.

Apart from youth vandalism, a continuous problem present illegal discharge of fecal waters into the sea by the owners of houses, camps, restaurants, cafés or even hotels.³⁸ Captain Ivica Karmelić, witnessed the discharge of fecal waters from a cruise ship on Zlatni rat, one of the most beautiful beaches in Croatia. “On July 20, 2019, Saturday... I witnessed, by eye, the number of about 15 cruisers anchored at the point of the Golden War... as well as the direct discharge of fecal waters from the cruiser ...”³⁹ The captain urged on inhabitants as well as the tourists to document pictorially if they witness the similar situation, take the data of the vessel and report to the Port Authority in Split: “as long as we turn our heads and act like it’s not our job, it’s none of our business; we will not move forward... and it concerns us all...”.

Another phenomenological portrait of marine pollution concerns regular or routine ship operations. For example in June 2018 employees of the Labin Police Station have completed a criminal investigation and established the suspicion that three Syrian citizens aged 39, 33 and 32 have committed the crime of

³⁶ *Idem.*

³⁷ M.V., BESMISLENI VANDALIZAM Ubacili stalak za bicikle u kanalizaciju i zagadili more, kazneno su prijavljeni, available at: <https://www.dnevno.hr/vijesti/hrvatska/besmisleni-vandalizam-ubacili-stalak-za-bicikle-u-kanalizaciju-i-zagadili-more-kazneno-su-prijavljeni-1519547/> [20/08/2020].

³⁸ From May to July 2019 there were 12 report on sea pollution because of the faeces. See, Orešković. Ž., Što se to događa? U posljednjih mjesec i pol dana 12 puta se pisalo o fekalijama u moru, available at: [https://www.telegram.hr/zivot/sto-se-to-dogada-u-hrvatskoj-u-posljednjih-mjesec-i-pol-dana-12-puta-se-pisalo-o-fekalijama-u-moru/\[20/08/2020\].](https://www.telegram.hr/zivot/sto-se-to-dogada-u-hrvatskoj-u-posljednjih-mjesec-i-pol-dana-12-puta-se-pisalo-o-fekalijama-u-moru/[20/08/2020].)

³⁹ <https://www.jutarnji.hr/vijesti/hrvatska/kruzери-usidreni-kod-najljepse-hrvatske-plaze-rade-gadarijed-od-kojih-ce-vam-se-smuciti-meni-je-samo-ostalo-da-promatram-i-analiziram-boju-i-oblik-9152444> [20/08/2020].

environmental pollution. Since the changes caused by pollution could not be eliminated for a long time, it was a serious crime against the environment. The suspect, a 39-year-old captain of the ship, a 32-year-old commander of the engine and a 33-year-old deputy commander of the engine, as responsible persons for loading fuel on the cargo ship flying under the Lebanese flag, haven't supervised and failed to take the prescribed, protective and necessary safety measures. They were charged with failing to establish a VHF communication channel between the ship and the supply truck, not raising the BRAVO flag during the operation, and failing to close the outflows on deck. This led to the leakage of about 3,800 liters of marine fuel through the deck outflows into the sea. In this way, a large area of the sea and the coast was polluted in the town of Trget and on the eastern and western sides of the Raška Bay in the municipalities of Barban and Marčana. The mentioned pollution could not be removed for a long time, and the suspects have significantly endangered the quality of the sea, as well as the lives of animals, plants and human health.⁴⁰

A continuous problem present piles of garbage reaching the shores of Croatian islands and shore by sea. In one ecological action in 2015 as much as 12 tons of garbage was removed from four bays of the island of Mljet. Environmental activists from Croatia, assisted by local volunteers, collected 800 bags of garbage and cleaned four bays in seven days. Ervin Poljak, president of the Planet Earth Association said that the volunteers wondered how is it possible that so much garbage was in the bays.⁴¹ „The markings on the packaging gave a partial answer. Most of the garbage came from faraway Montenegro and even further Albania. It is mostly municipal waste and it seems as if the garbage was dumped from trucks straight into the sea instead of landfills. And most likely the rivers collect household waste dumped in or next to them and bring it to the sea. These are the facts that lead to despair.”

This brief insight from the media does not suggest the existence of meticulously organized and widespread environmental criminal organizations. But, knowing Eurojust data on environmental crime, we can only assume a high dark figure.

⁴⁰ See [https://istarska-policija.gov.hr/vijesti/prijavljeni-zbog-oneciscenja-okolisa-21511/21511\[20/08/2020\]](https://istarska-policija.gov.hr/vijesti/prijavljeni-zbog-oneciscenja-okolisa-21511/21511[20/08/2020]).

⁴¹ Kristović, I., Pogledajte što je more izbacilo na Mljet: 'Tu količinu smeća teško je i zamisliti', available at: [https://www.vecernji.hr/vijesti/pogledajte-sto-je-more-izbacilo-na-mljet-tu-kolicinu-smeca-je-tesko-i-zamisliti-999192\[20/08/2020\]](https://www.vecernji.hr/vijesti/pogledajte-sto-je-more-izbacilo-na-mljet-tu-kolicinu-smeca-je-tesko-i-zamisliti-999192[20/08/2020]).

4. STATISTICAL DATA

When analyzing statistical data for the five years period from 2015 to 2019, it can be concluded that environmental criminal offences connected to marine pollution are rare in overall crime in Croatia.

In 2019 there were only 13 reported adult persons for Environmental Pollution (Article 193 in relation to Article 214).⁴² One was unknown perpetrator, there were five rejected crime reports, one terminated investigation and six indictment filed following investigation. Only one unknown person was reported for Discharge of Polluting Substances from a Vessel (Article 194). Eleven adult persons were reported for Endangerment of the Environment with Waste (Article 196): four unknown perpetrators and seven rejected crime reports. And finally only one perpetrator was reported for Endangerment of the Environment with a Plant (Article 197) and the crime report was rejected. So, from the total of 26 crime reports, only 6 indictments were filed. In 2019 three adult persons were accused for Environmental Pollution (Article 193 Paragraph 2), two were convicted and one acquitted.⁴³ Only one adult person was accused and convicted for Endangerment of the Environment with Waste (Article 196 Paragraph 2). The convictions for committing Environmental Pollution (Article 193 Paragraph 2); consisted in one suspended imprisonment from 6-12 months and one suspended imprisonment from 3-6 months. The single person convicted for committing Endangerment of the Environment with Waste (Article 196 Paragraph 2) was imposed to suspended imprisonment from 6-12 months.⁴⁴

In 2018 fourteen adult persons were reported for committing Environmental Pollution; three were unknown perpetrators, the crime report was rejected on nine occasions, there was one case of terminated investigation, only one immediate indictment without warrant was filed.⁴⁵ One person was accused for Environmental Pollution (Article 193 Paragraph 1) whereby judgment rejecting charges was issued. Three persons were accused for Endangerment of the Environment with Waste (Article 196 Paragraph 2) and all of them were convicted to suspended imprisonment from 6-12 month (2) and to suspended imprisonment from 3-6 months.^{46 47}

⁴² Statistical Reports 1671/2020, pp. 24-25. Available at: https://www.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2020/SI-1671.pdf [24/08/2020].

⁴³ *Ibid.*, p. 66.

⁴⁴ *Ibid.*, pp. 120-121.

⁴⁵ Statistical Reports 1659/2019, pp. 24-25. Available at: https://www.dzs.hr/default_e.htm [24/08/2020].

⁴⁶ *Ibid.*, p. 66.

⁴⁷ *Ibid.*, pp. 120-121.

In 2017 twelve adult persons were reported for committing Environmental Pollution; eight were unknown perpetrators, the crime report was rejected on two occasions, only two immediate indictments were filed.⁴⁸ The second offence was Endangerment of the Environment with Waste – reported in thirteen reports; seven were unknown perpetrators and the crime report was rejected on five occasions. One adult person was accused and convicted for committing Environmental Pollution and imposed to imprisonment from 1-2 years.⁴⁹ One adult person was accused for Endangerment of the Environment with Waste, but the criminal proceedings were terminated.⁵⁰

In 2016 twelve adult persons were reported for committing Environmental Pollution; five were unknown perpetrators, report was rejected on seven occasions. The second and last offence was Endangerment of the Environment with Waste – reported in sixteen reports; seven were unknown perpetrators, the crime report was rejected on three occasions, five indictments were filed.⁵¹ Two persons were accused for committing Environmental Pollution; one was convicted to suspended imprisonment from 6-12 months and the other acquitted. Two persons were also accused for committing Endangerment of the Environment with Waste and both were convicted; one person to suspended imprisonment from 6-12 months, the other to suspended imprisonment from 3-6 months.⁵²

In 2015 fourteen persons were reported for committing Environmental Pollution; one was unknown perpetrator, the crime report was rejected on ten occasions, three immediate indictments without warrant were filed. Twenty-two persons were reported for committing Endangerment of the Environment with Waste; six were unknown perpetrators, the crime report was rejected on five occasions and eleven indictments were filed.⁵³ Only one person was accused for committing Environmental Pollution and the criminal proceedings were terminated. Twelve persons were accused for committing Endangerment of the Environment with Waste; ten were convicted and in two cases the criminal proceedings were terminated.⁵⁴ The varieties of punishments range from suspended imprisonment from 6-12 months, suspended imprisonment from 3-6 months, but a fine in five cases as well.

⁴⁸ Statistical Reports 1627/2018, pp. 26-27. Available at: https://www.dzs.hr/default_e.htm [24/08/2020].

⁴⁹ *Ibid.*, pp. 124-125.

⁵⁰ *Ibid.*, p. 70.

⁵¹ Statistical Reports 1605/2017, pp. 26-27. Available at: https://www.dzs.hr/default_e.htm [24/08/2020].

⁵² *Ibid.*, p. 70, pp. 134-135.

⁵³ Statistical Reports 1576/2016, pp. 26-27. Available at: https://www.dzs.hr/default_e.htm[24/08/2020].

⁵⁴ *Ibid.*, pp. 70-71.

It can be concluded from presented data that the number of unknown perpetrators is significant and most of decisions on reported offences occur by rejection of the crime report. The reports should be considered through the obligation of self-report from Article 49f of the Maritime Code. Namely, the captain of the maritime facility who pollutes the sea, air or coast or notices pollution shall notify the Ministry without delay. Upon notification of marine pollution, the Ministry is obliged to immediately inspect, determine the situation, investigate all the circumstances that caused the pollution, if possible estimate the amount of damage, conduct proceedings to identify the perpetrator, and according to the circumstances of the case to initiate misdemeanor proceedings and / or file a criminal report in accordance with the regulations governing criminal proceedings. The results of this research confirm the thesis about environmental crime as a profitable illegal activity with a low degree of risk (at least) from the aspect of motivation for delinquent behavior.⁵⁵ Inadequate investigative capacities caused by the lack of specially trained law enforcement units, weaknesses and shortcomings in the application of legal regulations, as well as inefficient and lenient penal policy generally contribute to this attribution of this type of crime.⁵⁶ A research conducted by Goeschl and Jürgens, though suggest that criminalizing environmental offences as envisaged by EU Directive 2008/99/EC can have adverse effects on environmental quality.⁵⁷ “The reason is that imposing criminal sanctions is accompanied with an altered institutional setting that in many circumstances does not align public procedures and private incentives.”⁵⁸

5. CONCLUSION

We have seen that Croatian incriminations on marine pollution stay in line with international and EU legislation and standards on environmental (criminal) protection. Not only that, they are inspired and regulated in accordance with high goals and noble objectives in environmental protection. They clearly manifest the special features of criminal law: subsidiarity and fragmentation, as well as strong interdisciplinarity. Namely, the features of particular offences cannot be perceived nor understood without the special knowledge of

⁵⁵ Pleić, M., Investigation and prosecution of environmental crime, Collected papers of the Faculty of Law in Split, 53, 2/2016, p. 609. Available at: file:///C:/Users/korisnik/AppData/Local/Temp/zb201602_601.pdf [25/08/2020].

⁵⁶ *Ibid.*

⁵⁷ Goeschl, T., Jürgens, O., Criminalizing environmental offences: when the prosecutor's helping hand hurts, *Euri J Law Econ* (2014), pp199-219. Available at: <https://link.springer.com/article/10.1007/s10657-011-9270-7> [26/08/2020].

⁵⁸ *Idem.*

secondary legislation. The legislation itself includes liability of legal persons as well as special regulation concerning the organized crime. Prosecution of these criminal offences shows, on the other side, lack of results. Most of decisions include unknown perpetrators and rejection of crime reports. Convictions are exceptions and presented by suspended imprisonment or (rarely) by fine.

The results of this research direct us once again to the necessity of improved education of all professionals included in prosecution of environmental crimes as well as their specialization in courts, state attorney's office and police.

Dr. sc. MIRELA ŠARAC, redovita profesorica u trajnom zvanju
Pravnog fakulteta Sveučilišta u Splitu, Republika Hrvatska

Dr. sc. ANDRIJA CRNKOVIĆ, viši predavač
Pravnog fakulteta Sveučilišta u Splitu, Republika Hrvatska

RADNOPRAVNI POLOŽAJ ČLANOVA POSADE (POMORACA) KROZ STOLJEĆA – JEDAN USPOREDNOPRAVNI PRIKAZ

UDK: 347.793:368.025.2

Izvorni znanstveni članak / Original scientific paper

Među brojnim pravnim odnosima koji se pojavljuju u vezi s plovidbom, poseban značaj imaju specifični radnopravni odnosi. U članku se daje usporednopravni prikaz rješenja pomorskog radnog prava počev od srednjovjekovnog dalmatinskog statutarnog pomorskog prava do rješenja suvremenog hrvatskog zakonodavstva. Prvi dio rada bavi se povijesnim osvrtom na pravni položaj pomoraca zaposlenih na privatnim brodovima, s težištem na analizi propisa Dubrovačkog statuta iz 1272. godine i usporedbi sa statutarnim propisima drugih dalmatinskih komuna. Podrobnije se analiziraju tri kategorije mornara koji se, s obzirom na način plaćanja, dijele na mornare – najamnike, mornare koji su plovili na udio dobiti i mornare „in entegā“. U skladu s razvitkom pomorstva dubrovačka je vlada donosila nove propise među kojima su najvažniji *Ordo marinaritiae* iz 1535. godine kojim su dopunjeni i pooštreni propisi o djelatnosti i disciplini pomoraca, te Dubrovački Pravilnik o nacionalnoj plovidbi (*Regolamenti della Republica di Ragusa per la navigazione nazionale*), donesen u razdoblju od 1745. do 1802. kojima su regulirana prava i dužnosti članova posade. Drugi dio rada posvećen je analizi pozitivnopravnih propisa pomorskog prava Republike Hrvatske. U središtu pozornosti su propisi Pomorskog zakonika iz 2004. godine koji reguliraju radnopravni status članova posade: zvanja članova posade; zaštita prava iz radnog odnosa članova posade; nadležna tijela za zaštitu povrijeđenih prava; reguliranje troškova povratnog putovanja; pitanje odgovornosti brodaru za štetu koju pretrpi član posade, te sudska zaštita člana posade broda. Detaljnije se analiziraju funkcije i ovlasti zapovjednika broda sukladno važećim propisima pomorskog prava RH.

Uvod

Cilj je rada dati usporednopravni prikaz rješenja pomorskog radnog prava koja se bave radnopravnim položajem članova posade (pomoraca) počev od srednjovjekovnog dalmatinskog statutarnog pomorskog prava do rješenja suvremenog hrvatskog zakonodavstva,¹ te zorno prikazati utjecaj i značaj

¹ O povijesnom razvitku pomorskog prava na našoj obali vidi Grabovac, I., Plovidbeno pravo Republike Hrvatske, Split 2003, 13-14; Hlača, V., Povijesni razvoj pomorskog prava na hrvatskoj obali Jadrana, Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci, vol. 20, br. 1, Rijeka 1999, 63.

srednjovjekovne pomorskopravne regulative za suvremena rješenja i pitanja koja se postavljaju u pozitivnom pomorskom zakonodavstvu. Na taj će se način pokazati da su temelji suvremenog pomorskog prava postavljeni još u srednjovjekovnom statutarnom pravu koje, opet, vuče svoje korijene iz pomorskih običaja starih naroda uobličениh u konkretnim institutima rimskog obveznog, stvarnog i pomorskog prava. Zbog toga je prvi dio rada posvećen povijesnoj retrospektivi s težištem na pomorskopравnim propisima statuta dalmatinskih komuna. Statuti naših primorskih komuna u središte pozornosti stavljaju reguliranje prava i dužnosti članova posade, te pitanja koja su se javljala u svezi s organiziranjem plovidbe. Ako je postojala dvojba glede sadržaja ili primjene određenog propisa, trebalo je uzeti u obzir propise drugih statuta, prvenstveno Zadra i Dubrovnika. Kada se govori o pomorcima, odnosno članovima posade, statuti imaju u vidu i zapovjednika broda, kojeg se uobičajeno naziva terminom *patronus* jer se najčešće radilo o vlasniku broda, a ponekad ga se zvalo *naucierius* kada se imalo u vidu njegove pomorske i stručne sposobnosti. Statuti spominju i različite kategorije članova posade – mornara, što će biti pokazano prvenstveno na primjeru Dubrovačkog statuta. Inače, kada se govori o posadi broda, čija je brojnost ovisila o veličini broda, podrazumijeva se da tu spadaju zapovjednik, patrun, nokijer, brodski pisar, brijač koji je funkcionirao i kao liječnik, brodski tesar, pilot – peljar, kormilar, topnici, obični mornari i učenici („mali“).² Ipak, za radnopravni status članova posade bile je presudna činjenica, je li se radilo o općinskom (najčešće ratnom) brodu ili o privatnom trgovačkom brodu.

I. Radnopravni položaj pomoraca po Dubrovačkom statutarnom pravu

Radnopravni položaj članova posade po Dubrovačkom statutu iz 1272. godine³ ovisio je o činjenici o kojem tipu broda se radilo. Ako je bila riječ o

² Luetić, J., 1000 godina dubrovačkog brodarstva, Zagreb 1962, 77.

³ Do 13. stoljeća odnosi u pomorskoj trgovini i pomorstvu regulirani su putem pravila običajnog prava. Donošenjem statutarne kodifikacije 1272. godine uređeni su i usklađeni propisi i običaji koji su do tada vrijedili u Dubrovniku. Dubrovački je statut treći po starini statut dalmatinskih komuna, a karakterizira ga opsežnost, sistematičnost i sredenost propisa. Obuhvaća osam knjiga, a cijela sedma knjiga koja se sastoji od 67 kapitula, posvećena je reguliranju odnosa u pomorstvu, po čemu se Dubrovački statut posebno ističe među ostalim statutima naših primorskih komuna. Sedma knjiga Statuta, zajedno sa zakonima iz oblasti pomorstva koji će kasnije biti donešeni, prvenstveno zakonski propisi iz 1511. i 1535. godine bili su temelj za pomorske propise u razdoblju od 1745. do 1802. godine. Svi su navedeni propisi objavljeni 1784. godine pod nazivom Regolamenti dalla Repubblica di Ragusa per la navigazione nazionale, odnosno Pravilnik za nacionalnu plovidbu ili dubrovački Edikt za pomorstvo. Vidi: Bogišić, B., Jireček, K., *Liber statutorum civitatis Ragusii*, Zagrabie MCMIV; *Statut grada Dubrovnika 1272.* (prev. Križman, M., Kolanović, J., uvod napisao Cvitanić, A.) Historijski arhiv Dubrovnik, Dubrovnik 1990; *Statut grada Dubrovika* (priredili i preveli: Šoljić, A., Šundrica, Z., Veselić, I., uvodnu studiju napisala Lonza, N.), Državni arhiv Dubrovnik, Dubrovnik 2002.

općinskom, a to je najčešće bio ratni brod, pravni položaj članova posade tih brodova reguliran je kao da se radilo o općinskim namještenicima. Za razliku od njih, pravni položaj članova posade na privatnim trgovačkim brodovima detaljnije je reguliran propisima dubrovačkog statutarnog prava.

I. 1. Pravni položaj članova posade općinskih (ratnih) brodova

Mornare zaposlene na općinskom brodu Statut naziva *marinarii communales*. Budući da je težište pozornosti bilo na reguliranju radnopravnog položaja mornara na privatnim brodovima, nema puno propisa koji se bave pitanjima pravnog položaja mornara na općinskim brodovima. Članovi posade općinskog broda bili su: kapetan broda, mornari, veslači i komitus. Kapetan (*capitaneus*) je zapovijedao općinskim trgovačkim brodom, ratnim brodom ili konvojem.⁴ Dubrovački knez i Malo vijeće postavljali su kapetane na njihovu dužnost i kontrolirali upravljenje brodom. Budući da su mornari zaposleni na općinskim brodovima (*marinarii communales*) tretirani kao općinski namještenici, za njih su vrijedili disciplinski propisi javne službe. Za razliku od mornara na privatnim brodovima, *marinarii communales* nisu mogli nastupati kao strana ugovornica.⁵ Zadaća veslača (galiota) bila je brinuti se o brodu i brodskoj opremi. Morali su prijaviti sve osobe koje bi oštetile brodsku opremu. Radili su za minimalnu naknadu zbog čega su galioti regrutirani iz redova najsiromašnijih pučana ili kažnjenika.⁶ Pošto kapetan nije smatran članom brodske posade, najstariji član posade po položaju bio je komitus. Komitus je morao stalno biti na brodu i neposredno odgovarati kapetanu za svoju djelatnost. Svi članovi posade općinskog broda, jednako kao i kapetan prije stupanja na dužnost, morali su položiti prisegu na vjernost mletačkom duždu i dubrovačkom knezu.⁷

Statut posvećuje puno više pozornosti članovima posade, odnosno mornarima, koji su plovili na privatnim brodovima (*marinarii, nautae*). Najveći broj propisa kojima je reguliran radnopravni status članova posade, odnos između mornara, mornara i zapovjednika, mornara, zapovjednika i patruna,⁸ te stav općinskih vlasti prema pomorcima sadržan je u VII knjizi Dubrovačkog statuta.

⁴ Statut, VIII, 64.

⁵ Marinović, A., Pomorsko-pravni propisi sredovječnog Dubrovačkog statuta, Pomorski zbornik, knj. 1, Zadar 1963, 427.

⁶ Marinović, A., nav. dj., 428. - 429.

⁷ Statut, II, 26; II, 30; II, 31.

⁸ Opširnije o osobi patruna i njegovom odnosu prema članovima posade vidi: Pezelj, V., *Patronus navis* u dalmatinskom statutarnom pravu, *Suvremeni izazovi pomorske plovidbe = Modern challenges of marine navigation*; Zbornik radova = Proceedings book / Prva međunarodna znanstvena konferencija pomorskog prava, Split 2016, 311. (=Pezelj, V./Šarac, M., *Ogledi iz rimskog i dalmatinskog statutarnog pomorskog prava*, Split 2019, 167); Cvitanić, A., *Naše srednjovjekovno pomorsko pravo*, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, Split 1979, 214; Brajković, V., *Étude historique sur le Droit Maritime Privé du Littoral Yougoslave*, Marseille 1933, 148.

I. 2. Pravni položaj mornara zaposlenih na privatnim brodovima po Dubrovačkom statutarnom pravu

Članovi posade privatnih trgovačkih brodova bili su: mornari (*marinariii, nautae*), naukler, pisar, patrun i suprapozit.

Najvažniji članovi posade koji su obavljali većinu zadataka vezanih za upravljanje brodom bili su mornari. U ovisnosti o njihovoj dužnosti, moglo se raditi o brijaču – liječniku, kuharu koji je bio zadužen za prehranu članova posade, trgovaca ili putnika; drvodjelcu ili kalafatu koji se brinuo o brodskim popravkama; mornarima koji su brinuli o sigurnosti broda, onima koji su bili zaduženi upravljati jedrima, ili su se tek osposobljavali za poziv pomorca („mali“). Broj mornara je varirao u ovisnosti o tipu broda. Može se pretpostaviti da je u XVI. stoljeću na brodovima srednje veličine bilo zaposleno između 40 i 60 mornara, a na većim brodovima i do 140 mornara.⁹

S obzirom na način plaćanja mornara može se zaključiti da se u XIII. stoljeću razlikuju tri osnovne kategorije mornara. To su: mornari – najamnici, mornari koji su plovili na udio dobiti i mornari “*in entega*”.

Statut precizno i detaljno regulira pravni položaj mornara – najamnika (*marinariii ad marinariciam et ad viagium*).¹⁰ Njihova plaća bila je unaprijed fiksirana.¹¹ Za razliku od talijanskog prava,¹² gdje je ugovor o najmu bio vezan za ispunjenje određene forme, po dubrovačkom statutarnom pravu mornar je s patrnom zaključivao neformalni konsenzualni ugovor kojim su bila regulirana njihova uzajamna prava i obveze.¹³ Ako se željela zadovoljiti *forma ad probationem*, ugovor o najmu zaključivan je pred notarom i upisivan u kancelarijske i brodske knjige. U Statutu se naglašava obveza poštivanja načela *pacta sunt servanda*: zaključeni sporazum stranke su morale savjesno i uredno izvršiti.¹⁴ Rok na koji je mornar bio angažiran, ugovaran je unaprijed ili je ugovor vrijedio samo za određeno putovanje. *Marinariii ad marinariciam et ad viagium* nisu imali pravo sudjelovati u raspodjeli dobiti pomorskog pothvata jer su zapošljavani za

⁹ Gelcich, G., *Delle istituzioni marittime e sanitarie della Republica di Ragusa*, Trieste 1882, 15.

¹⁰ Statut, VII, 12, 1.

¹¹ Statut, VII, 2; VII, 6; VII, 12; VII, 15; VII, 21; VII, 22; VII, 24; VII, 25.

¹² O utjecaju mletačkog pomorskog prava na statute na našoj Jadranskoj obali opširnije vidi: Margetić, L., *Hrvatsko srednjovjekovno pravo – obvezno pravo*, Zagreb / Rijeka 1997, 254.

¹³ Danilović, J., O najamnim odnosima u Dubrovniku u XIII i XIV veku, *Anali Pravnog fakulteta u Beogradu*, br. 4/1961, 725.

¹⁴ Statut, VII, 15.

fiksnu plaću.¹⁵ Sukladno tome, nisu morali snositi rizik propasti ili pretrpljenog gubitka za trajanja putovanja. Budući da je većina statutarne propisa koji se odnose na reguliranje najamnog odnosa dispozitivne naravi, Statut u velikoj mjeri poštuje načelo slobode ugovaranja i stranačke autonomije. Suugovaratelji su sami odlučivali o visini plaće, koja je isplaćivana mjesečno u nekoliko obroka ili po završetku putovanja i sami su ugovarali rok na koji je mornar zapošljavao. Da bi se spriječilo da tako široka sloboda ugovaranja rezultira izrabljivanjem siromašnih pučana i zloupotrebama od strane bogatih brodovlasnika, Statut propisuje da je patrun obavezan isplatiti dvostruki iznos plaće mornaru koji nije dobio plaću u ugovorenom roku.¹⁶ Isto tako, mornar je bio obavezan vratiti, odnosno dati patruu dvostruki iznos najamnine ako bi napustio brod prije završetka putovanja.¹⁷ Statutom su detaljno predviđene i druge dužnosti mornara. Osim što nisu smjeli napustiti brod prije završetka putovanja, bili su obavezni sudjelovati u ukrcaju i iskrcaju tereta, te ostati na brodu i po isteku ugovorenog roka ako je to bilo nužno za završetak putovanja. U tom slučaju, patruu je bio dužan platiti najam preko ugovorenog roka razmjerno ugovorenoj najamnini.¹⁸ Statut regulira i slučajeve mornareve eventualne bolesti ili smrti, prije ili za vrijeme plovidbenog pothvata.¹⁹

Mornari koji su plovili na udio dobiti (*marinari ad partem*) su mornari koji su ujedno bili i poduzetnici jer su svoju radnu snagu davali za ugovorom određeni dio dobiti.²⁰ Zbog toga su imali više obveza tijekom plovidbenog pothvata od mornara – najamnika. Ulagali su svoj rad uz rizik za određeni dio očekivane dobiti. Morali su odgovarati za štetu koju bi brod pretrpio do visine svog dijela.²¹ Bili su odgovorni i za manjak i štetu nastalu na brodskom teretu.²² Morali su plaćati i razne globe²³ i bili su obavezni na poslušnost naukleru i patruu, jednako kao i mornari – najamnici.²⁴ Njihov pravni položaj i radnopravni status detaljno

¹⁵ Fiksna plaća (najčešće nazivana *marinaritia, salarium vel mercis*: Krčki statut, III, 69; *salarium*: Hvarski statut, II, 3; *mercis*: Splitski statut, VI, 55-56, 59, 70; *soldum*: Rapski statut, III, 24.) mogla je biti ugovorena za određeno putovanje (*ad viagium* Dubrovački statut, VII, 12, 22; Splitski statut, VI, 55, 59; Zadarski statut, IV, 34.), ili za određeno vremensko razdoblje (*mudua*). Opširnije vidi, Brajković, V., nav. dj., 158-159.

¹⁶ Statut, VII, 12,5. Kostrenčić, M., Pomorsko pravo u statutima primorskih naših gradova i otoka, Mjesečnik pravničkoga društva u Zagrebu, br., 11, Zagreb 1914, 960-961.

¹⁷ Statut, VII, 12, 4.

¹⁸ Statut, VII, 22.

¹⁹ Statut, VII, 24,1-2; VII, 25; usp. Zadarski statut, IV, 65, 71; Rapski statut, III, 24; Splitski statut, VI, 32, 59; Skradinski statut, pogl. 47.

²⁰ Kostrenčić, M., nav. dj., 961-962; Marinović, A., nav. dj., 429.

²¹ Statut, VII, 28,2.

²² Statut, VII, 6,2.

²³ Statut, VII, 2, 4-5.

²⁴ Statut, VII, 11, 1.

su regulirani propisima VII knjige Statuta.²⁵ Premda ujedno i poduzetnici, spomenuti mornari nisu bili u ravnopravnom položaju s patrunom, što je vidljivo iz više odredaba Statuta.²⁶ Ipak, kao sudionik u pomorsko-trgovačkom poslu mornar *ad partem* imao je mogućnost za bolju zaradu, a bio je bolje zaštićen u slučaju bolesti ili smrti nego što je to bio mornar – najamnik.²⁷ Sudeći po brojnosti propisa koji se odnose na mornare *ad partem*, može se zaključiti da je u 13. i 14. stoljeću takav način angažiranja i plaćanja mornara u Dubrovniku bio najčešći.

Jedan od specifičnih instituta dubrovačkog statutarnog pomorskog prava bilo je pomorsko trgovačko društvo – entega.²⁸ Slično kao kod kolegancije i rogancije,²⁹ cilj entege³⁰ bilo je udruživanje radi ostvarivanja ekonomske dobiti.³¹ Mornari *in entega* bili su jedan od čimbenika koji su sačinjavali to trgovačko društvo i oni su u društvu sudjelovali sa svojim radom. Pored njih u entegi je sudjelovao

²⁵ Statut, VII, 6,2.

²⁶ O pravnom položaju pomoraca u drugim statutima dalmatinskih komuna vidi: Cvitanić, A., Splitski statut: Splitsko srednjovjekovno pravo, Split 1998, 779; isti, Naše srednjovjekovno pomorsko pravo, 218; isti, Pomorsko pravo u srednjovjekovnom Hvarskom statutu, Hvarski zbornik, br. 2.; Split 1974, 106; isti, Pomorsko pravo srednjovjekovnog Trogira, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, br. 2-4, Zagreb 1975, 218; Pezelj, V./Gabrić, S., Pravni položaj mornara u srednjovjekovnom Splitu, Druga međunarodna znanstvena konferencija pomorskog prava, Zbornik radova – „2nd International Scientific Conference of Maritime Law“, Suvremeni izazovi pomorske plovidbe – Modern Challenges of Maritime Navigation, Split 2018, 239; Pezelj, V./Bego, I., Neka pitanja pomorskog prava u Šibenskom statutu iz 14. st., Zbornik radova Pravnog fakulteta Sveučilišta u Mostaru, XXI (2010), 145; Pezelj, V./Šarić, I., Pomorskopravne odredbe srednjovjekovnog Skradinskog statuta, Druga međunarodna znanstvena konferencija pomorskog prava, Zbornik radova – „2nd International Scientific Conference of Maritime Law“, Suvremeni izazovi pomorske plovidbe – Modern Challenges of Maritime Navigation, Split 2018, 263; Mijan, D., Pomorske odredbe Zadarskog statuta u usporedbi s istim odredbama Venecijanskog, Dubrovačkog i Splitskog statuta, Rad Zavoda za povijesne znanosti HAZU Zadar, sv. 46/2004, 153; isti, Pomorske odredbe Splitskog statuta u usporedbi s istim odredbama Zadarskog, Dubrovačkog i Venecijanskog statuta, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, god. 41, Split 2004, 335; Bartulović, Ž., Neka pitanja pomorskog prava u Rapskom statutu, Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci (1991), v. 20, br. 1, (1999), 129; Pezelj, V., Pomorskopravne odredbe Paškog statuta iz 1433., Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, god. 47 (2010), br. 4 (98), 821.

²⁷ Statut, VII, 23,2-4; VII, 21; VII, 25.

²⁸ Statut, VII, 2, 17, 42-49, 53.

²⁹ Danilović, J., O ugovoru 'collegantia' u dubrovačkom pravu u periodu mletačke vlasti, Zbornik Filozofskog fakulteta u Beogradu, XI, 1, Beograd 1970, 289; Pezelj, V., Ugovor o koleganciji prema odredbama srednjovjekovnih dalmatinskih statuta, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, god. 35 (1998), br. 3-4 (51-52), 627. (= Pezelj, V./Šarac, M., Ogledi iz rimskog i dalmatinskog statutarnog pomorskog prava, Split 2019, 109.); Margetić, L., Osnove srednjovjekovnog obveznog prava u Dalmaciji, Rad HAZU 465, knjiga XXXII, Društvene znanosti, Zagreb 1993, 103; Cvitanić, A., Naše srednjovjekovno pomorsko pravo, 207; Brajković, V., nav. dj., 203; Marinović, A., Pomorsko-trgovačka društva u sredovječnom Dubrovniku (po Statutu iz 1272. g.), Naše more, jub. br. 1954-1964, Dubrovnik 1964, 60.

³⁰ Brajković, V., nav. dj., 196-205; Cvitanić, A., Iz dalmatinske pravne povijesti, Split 2002, 533; Marinović, A., nav. dj., 62.

³¹ Šarac, M., Pomorska trgovačka udruženja po Dubrovačkom statutu iz 1272. godine, Mostariensia, br. 4, Mostar 1996, 73.

vlasnik kapitala - najčešće se radilo o određenoj sumi novca (rjeđe određenoj robi) i patrun (brodovlasnik) s brodom. Vlasnik kapitala snosio je rizik za novac, odnosno robu kojom se trgovalo. Ako je pomorski pothvat poduzet na Jadranu, ostvarena dobit dijelila se tako što bi jedna trećina pripala vlasniku kapitala, a dvije trećine patru i mornarima. Ako je putovanje izvršeno izvan Jadrana, dobit se dijelila na pola između vlasnika kapitala s jedne strane i brodovlasnika i mornara s druge strane. Mornari *in entega* imali su pravo sudjelovati u raspodjeli svake druge eventualne dobiti, a ne samo one dobiti ostvarene od entega. U razmjeri prema kojoj je dijeljena dobit, morali su snositi i eventualni gubitak.³² Mornari nisu morali snositi štetu do koje bi došlo na entegama ili robi u slučaju pomorske havarije.³³

Budući da je pomorstvo doživljavalo sve veću ekspanziju,³⁴ statutarnim normama nisu predviđena ograničenja za obavljanje mornarske djelatnosti. Sukladno tome, stupanje u pomorsku službu bilo je dopušteno svakoj osobi bez obzira na njen socijalni ili materijalni status, ili dob. Sve izraženija potreba za radnom snagom imala je za posljedicu napuštanje broda od strane mornara i prelazak na drugi brod. Zbog toga je mornarima bilo zabranjeno raskinuti ugovor i napustiti brod. To je bilo moguće učiniti samo uz suglasnost patruna³⁵ ili njegovog zamjenika i uz predočenje opravdanih razloga koje je procjenjivao knez i Malo vijeće. Da bi potaknuli mornare da ispoštuju ugovor na koji su se obvezali i završe određeno putovanje, brodovlasnici su najčešće angažirali mornare *ad partem*. U VII knjizi Dubrovačkog statuta predviđen je još jedan način vezivanja mornara za određeni plovidbeni pothvat. Naime, mornar je za svoj račun, uz dopuštenje patruna ili nokjera, imao pravo ukrcati određenu

³² Statut, VII, 42-43; 49.

³³ Statut, VII, 42-43. Opširnije vidi: Šarac, M., Havarija (*avarea*) po Dubrovačkom statutu iz godine 1272., Mostariensia, br. 13-14, Mostar 2000./2001., 53; Pezelj, V., Pomorske havarije u dalmatinskom statutarnom pravu, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, god. 43(2006), br. 1(81), 83. (=Pezelj, V./Šarac, M., Oglеди iz rimskog i dalmatinskog statutarnog pomorskog prava, Split 2019, 191). Institut zajedničke havarije, osim u Dubrovačkom statutu, reguliran je u Splitskom, Zadarskom, Hvarskom, Skradinskom, Rapskom i Kotorskom statutu, a poznaju ga i statuti drugih dalmatinskih komuna, premda ga ne navode taksativno. Opširnije vidi: Pezelj, V., Pravni položaj mornara u srednjovjekovnom Splitu, 262; Cvitančić, A, nav. dj., 224.

³⁴ Šarac, M., Ugovor o zakupu broda po Dubrovačkom statutu iz godine 1272., Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, god. 32/1-2(39-40), Split 1995, 93. (= Pezelj, V./Šarac, M., Oglеди iz rimskog i dalmatinskog statutarnog pomorskog prava, Split 2019, 93.); Pezelj, V./Barun, Lj., Ugovori o iskorištavanju pomorskih brodova u dalmatinskom statutarnom pravu, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, god. 44 (2007), 2, 217. (=Pezelj, V./Šarac, M., Oglеди iz rimskog i dalmatinskog statutarnog pomorskog prava, Split 2019, 135.)

³⁵ U dalmatinskom statutarnom pomorskom pravu termin patrun (*patronus*) često je izjednačavan sa zapovjednikom broda i brodovlasnikom, a u novije vrijeme i sa zakupnikom broda. Vidi: Pezelj, V., Zapovjednik broda (*nauclearius*) u dalmatinskom statutarnom pravu, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Mostaru, br. XVIII, Mostar 2005, 117; ista, Pomorskopravne odredbe Paškog statuta iz 1433, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, god. 47(2010), 4, Split 2010, 821, n. 9. (= Pezelj, V./Šarac, M., Oglеди iz rimskog i dalmatinskog statutarnog pomorskog prava, Split 2019, 155.)

trgovačku robu – *paraspodium*. Statut propisuje da su mornari *ad partem* bili obvezni platiti vozarinu za paraspodiju, na osnovi čega se može zaključiti da su mornari koji su angažirani za fiksnu plaću, imali pravo na besplatnu ili sniženu vozarinu.³⁶

Za razliku od navedenih kategorija mornara koji su bili slobodne osobe, Dubrovački statut u više članaka regulira i pravni položaj osoba koje naziva *conducti*. Radilo se o mornarima – robovima koji su bili tretirani, ili kao mornari – slobodnjaci, i tada su imali status slobodne osobe *alieni iuris*, ili kao mornari – najamnici, čiji je položaj bio puno teži. Sva zarada robova – mornara pripadala je njihovim gospodarima.³⁷

Budući da statutarne odredbe nisu predviđale dobnu granicu za stupanje u pomorsku službu, na brodu su mogli ploviti i dječaci – *pueri* koji su bili mlađi od 18 godina. Oni su se pripremali za mornarsko zanimanje.³⁸

Nokjer (nauclerius)

Brojnost statutarne odredbe posvećenih reguliranju pravnog položaja nokjera zorno pokazuje da se radi o iznimno važnom članu posade.³⁹ Većina patruna morala se suglasiti s njegovim izborom.⁴⁰ Nokjer je, pored mornarske službe, upravljao nautikom na brodu, a bio je zadužen i za navigaciju i upravljanje brodskim manevrima⁴¹ Mogao je disciplinski kažnjavati mornare.⁴² Ako je angažiran za fiksnu plaću, dobijao je dvostruko više od mornara – najamnika, a mogao je ploviti i na udio dobiti.⁴³ Za njega su vrijedili svi propisi koji su se odnosili na druge mornare, što znači da nije smio samovoljno napustiti brod, za što je bila zapriječena kazna u iznosu od 10, odnosno 25 perpera u ovisnosti o tome je li napustio brod u Dubrovniku ili izvan njega.⁴⁴ Nokjer i većina osoba na brodu odlučivali su o pomorskom *iactusu*.⁴⁵ Morao je pod prisegom dati iskaz o prevoženoj robi kada se plaćala carina na robu koja se izvozila iz Dubrovnika.⁴⁶

³⁶ Statut, VII, 29, 53.

³⁷ Statut, VII, 19-21; opširnije vidi: Marinović, A., Pomorsko-pravni propisi sredovječnog Dubrovačkog statuta, 433.

³⁸ Statut, VII, 2.

³⁹ Statut, I, 9; I, 17; I, 22; VII, 2; VII, 20; VII, 30; VII, 34; VII, 52; VII, 57.

⁴⁰ Statut, VII, 18.

⁴¹ Marinović, nav. dj., 434; Kostrenčić, M., Pomorsko pravo u statutima primorskih naših gradova i otoka, Mjesečnik pravničkoga društva u Zagrebu, br., 10, Zagreb 1914, 892.

⁴² Statut, VII, 34, 1-2.

⁴³ Statut, VII, 30.

⁴⁴ Statut, VII, 11, 1.

⁴⁵ Statut, VII, 58.

⁴⁶ Statut, II, 27-28.

Pisar (škrivan)

Iznimno važnu funkciju na brodu imao je brodski pisar, zbog čega Statut detaljno regulira njegove obveze.⁴⁷ U više statutarnih odredaba govori se o njegovim dužnostima, a svakako najvažnija bila je vođenje brodske knjige (*quaternus scribani*) u koju je morao unijeti sve podatke i činjenice vezane za stanje broda i brodsku djelatnost. O važnosti njegove funkcije govori i činjenica da je morao položiti prisegu pred knezom i Malim vijećem,⁴⁸ a sve do 16. stoljeća morao je biti vlastelin.⁴⁹ Ako bi brod isplovio bez pisara, nokjer ili patruni i posada kažnjavani su globom u iznosu od 6 ili 20 perpera, u ovisnosti o nosivosti broda.⁵⁰ Pisar nije bio zadužen samo za obavljanje pisarskih, odnosno notarskih poslova nego je funkcionirao i kao nadzorni organ na brodu. Morao je nadzirati rad i ponašanje mornara na brodu,⁵¹ popisati brodsku posadu,⁵² zabilježiti iznos njihovih plaća, način na koji su zaposleni, te unijeti u brodsku knjigu ukrcaju robu i imena vlasnika robe. Tri dana po isplavljenju trgovcima na brodu morao je uručiti kopiju popisa njihove robe.⁵³ Vodio je evidenciju isplata članovima posade⁵⁴ i bilježio ugovore zaključene prije ili za vrijeme pomorskog pothvata između brodovlasnika i trgovaca ili članova posade.⁵⁵ Nakon povratka u Dubrovnik morao je izvijestiti kneza i Malo vijeće o nepravilnostima za vrijeme putovanja i o kršenju statutarnih propisa.⁵⁶

Suprapozit (*superpositus*)

Još jedan važan član brodske posade s velikim ovlastima⁵⁷ bio je suprapozit (*superpositus*).⁵⁸ Funkcionirao je kao zamjenik brodovlasnika ili nauklera. Bio je

⁴⁷ Statut, VII, 2; VII, 9; VII, 28; VII, 34; VII, 45.

⁴⁸ Statut, VII, 67.

⁴⁹ *Ordo marinarietiae* iz 1535. godine dopustio je patrunima uzeti za pisara osobu iz naroda ako ne bi našli nikoga iz vlastelinskog staleža. Opširnije vidi, Brajković, V., nav. dj., 151.

⁵⁰ Statut, VII, 2, 4-5.

⁵¹ Statut, VII, 34, 3.

⁵² Statut, VII, 2, 2.

⁵³ Statut, VII, 2, 2; VII, 40, 2; VII, 67, 1-2.

⁵⁴ Statut, VII, 28, 1.

⁵⁵ Statut, VII, 37, 1; VII, 67, 3.

⁵⁶ Statut, VII, 34, 3; VII, 9, 2.

⁵⁷ Kao patrunov zamjenik suprapozit je imao *plenam potestatem*, pa je tako smio i prodati brod, čemu se mornari nisu smjeli usprotiviti. Vidi: Statut, VII, 14, 1; Kostrenčić, nav. dj., 892; Marinović, A., Pomorsko-pravni propisi sredovječnog Dubrovačkog statuta, 439, isti, Dubrovačko pomorsko pravo, knj. I, Split 1998, 138.

⁵⁸ Opširnije o suprapozitu u dalmatinskom statutarnom pomorskom pravu vidi: Pezelj, V., *Patronus navis* u dalmatinskom statutarnom pravu, 186; Cvitanić, A., Naše srednjovjekovno pomorsko pravo, 214; Marinović, A., Pomorsko-pravni propisi sredovječnog Dubrovačkog statuta, 438, isti, Dubrovačko pomorsko pravo, 137; Brajković, V., nav. dj., 141; Kostrenčić, M., nav. dj., 891.

nadređen mornarima koji su mu dugovali poslušnost.⁵⁹ Morao je sudjelovati u naknadi štete na brodskom teretu do koje nije došlo zbog slučajeva havarije.⁶⁰ Ako na brodu nije bilo trgovaca, suprapozit je mogao u određenom mjestu iskrcati ispod polovice prevoženog tereta i unijeti na brod drugi teret za svoj račun.

I. 3. Dubrovačko pomorsko zakonodavstvo u razdoblju od 14. do 18. stoljeća

Dubrovačko pomorstvo razvija se intenzivno nakon 1358. godine, čemu je u velikoj mjeri doprinijelo oslobađanje od mletačke vlasti i samostalni razvitak u okviru hrvatsko-ugarske države. U skladu s razvitkom pomorstva dubrovačka je vlada nastavila s donošenjem zakona iz oblasti pomorstva nadopunjujući knjigu Statuta iz 1272. godine. U tu je svrhu 1511. godine donijela propise sadržane na karti 151. *Liber Croceusa* kojima su dopunjeni i pooštreni propisi o djelatnosti i disciplini mornara.⁶¹ Pravila detaljno propisuju dužnosti pomoraca i predviđaju veoma stroge sankcije za njihovo neizvršavanje. Na taj je način vlada Dubrovačke Republike pokušala smanjiti broj sukoba između patruna i mornara i zaštititi interese i imovinu brodovlasnika i trgovaca. Krajem 1535. godine nastavljeno je sa zakonodavnom djelatnošću iz oblasti pomorstva kada je opsežnom uredbom pod nazivom *Ordo marinaritiae* ustanovljen poseban pomorski sud i podrobnije regulirana pitanja koja su se javljala između članova posade i zapovjednika.⁶² Zakonom donesenim 1574. godine zabranjeno je dubrovačkim seljacima, koji nisu ranije plovili, da se, bez posebnog odobrenja Senata, zapošljavaju kao mornari na brodovima. Za sve prekršitelje tog zakona: odbjeglog seljaka, njegovu rodbinu, patruna koji ga je primio na brod i gospodara imanja, ako je bio suglasan sa seljakovim odlaskom, bile su predviđene veoma stroge kazne. Istim je zakonom zabranjeno dubrovačkim mornarima zapošljavati se na stranim brodovima. Donošenje tog propisa posljedica je sve češćeg angažiranja dubrovačkih mornara u stranim mornaricama zbog njihovog teškog položaja i minimalnih nadnica u Dubrovniku.

⁵⁹ Statut, VII, 34.

⁶⁰ Statut, VII, 6, 4.

⁶¹ *Liber Croceus*, ch. 151.

⁶² *Liber Croceus*, ch. 187.

I. 4. Pravni položaj članova posade prema Dubrovačkom Pravilniku o nacionalnoj plovidbi (*Regolamenti della Repubblica di Ragusa per la navigazione nazionale*)

Nakon Statuta, Reformacija, Zelene i Žute knjige, u razdoblju od 1745. do 1802. godine donesen je Dubrovački Pravilnik o nacionalnoj plovidbi (*Regolamenti della Repubblica di Ragusa per la navigazione nazionale*), a obuhvaća 60 odredaba – regolamenata.⁶³ Najviše odredaba Pravilnika bavi se radnopravnim položajem članova posade. Reguliraju se njihove dužnosti; puno je propisa o radnopravnom statusu i disciplini na brodu.⁶⁴ Doneseni su i propisi o odorama članova posade: kapetana i patruna, pisara, časnika i mornara.⁶⁵ Za razliku od sličnih zakonodavnih propisa drugih zemalja, Pravilnik za kršenje disciplinskih propisa ne predviđa tjelesne kazne, nego uglavnom novčane kazne, gubitak zvanja ili osudu na tamnicu.⁶⁶ Prema propisu iz 1745. godine⁶⁷ mornari i brodski časnici morali su, uz neke iznimke, biti podanici Dubrovačke Republike. Ipak, zbog nedostatka domaće radne snage, 1748. godine dopušteno je da jednu trećinu mornara na brodovima koji su plovili izvan Jadrana čine strani državljani.⁶⁸ Ured za plovidbu kontrolirao je sastav brodske posade prije početka putovanja i po povratku u Dubrovnik.⁶⁹ Pravilnikom o nacionalnoj plovidbi posebno su regulirane ovlasti i obveze kapetana broda. Da bi se zapovjednika broda potaknulo na što savjesnije i brižljivije upravljanje brodom, morao je sudjelovati u vlasništvu broda barem s dva karata.⁷⁰ Kapetan je morao podnijeti financijsko izvješće suvlasnicima broda i nadležnim organima, te obavještavati ih o svim brodskim djelatnostima, izdacima, kršenju pomorskih propisa; morao je čuvati priznanice i bilješke konzula.⁷¹ Bilo je strogo zabranjeno, uz prijetnju kaznom od 200 cekina, prevoziti oružje i streljivo za zaraćene države.⁷² Mornari su smjeli napustiti brod ako bi ih kapetan ili patrun maltretirali. Kapetan ili

⁶³ Pravilnik je preveo Luetić, J. i objavio u Građi za pomorsku povijest Dubrovnika, knj. 5, Dubrovnik 1972. Vidi: Foretić, V., Crtice iz pomorske povijesti, Zadarska revija, god. XI, br. 5, Zadar 1962, 382; Cvitanić, A., Iz dalmatinske pravne povijesti, 534.

⁶⁴ Brajković, V., Dubrovački edikt za plovidbu 1794, Zbornik Dubrovačko pomorstvo, Dubrovnik 1952, 397.

⁶⁵ Regolamento XLVII

⁶⁶ Za razliku od francuske Ordonanse iz 1681. godine ili Toskanskog edikta iz 1748 godine, Pravilnik sadrži manje odredaba o plaćama članova posade i naknadama koje su pomorci trebali primati u slučaju bolesti, smrti, ranjavanja, brodoloma, prekida putovanja i sl. Opširnije vidi, Brajković, V., nav. dj., 397.

⁶⁷ Regolamento V Pravilnika o nacionalnoj plovidbi

⁶⁸ Regolamento XII

⁶⁹ Regolamento V; XI, XII, XL

⁷⁰ Regolamento LIV

⁷¹ Regolamento XXXV - XXXVIII

⁷² Regolamento VIII

patrun mogao je izbaciti mornara sa broda jedino ako bi mornar počinio zločin koji je dokazan pred dubrovačkim konzulom. Inače, za svako bezrazložno odstranjivanje mornara sa broda, zapovjedniku je prijetila jednogodišnja kazna zatvora. Plaća zapovjednika broda, kao i drugih članova posade, određena je Tarifom Pravilnika iz 1793. godine. Plaća je bila fiksna i bilo je zabranjeno stjecanje i ugovaranje dobiti.⁷³ Zapovjednik broda morao je odgovarati za svu štetu, pozitivnu i negativnu, ako bi se brod zadržao u nekom mjestu zbog njegovih poslova,⁷⁴ ili je šteta nastupila kao posljedica kapetanovih prijevernih radnji.⁷⁵ Kao osoba od iznimne važnosti i povjerenja javne vlasti, kapetan je potpisivao brodske teretnice⁷⁶ i morao je odgovarati za nečasno ponašanje. Kapetan i patrun morali su potpisati istinite i vjerodostojne isprave o ugovorima i brodskim tereticama. Krivotvorenje i falsificiranje ugovora o transportu i brodskih teretnica, lažiranje popisa zaposlenih mornara, te neopravdano uzimanje novčanog zajma za završetak putovanja⁷⁷ sankcionirano je trajnom zabranom obavljanja kapetanske dužnosti na dubrovačkim brodovima i jednogodišnjom kaznom zatvora,⁷⁸ ili novčanom kaznom.⁷⁹

Slično kao Statut iz 13. stoljeća Pravilnik o nacionalnoj plovidbi smatra pisara iznimno važnim članom brodske posade i predstavnikom javne vlasti. Zato je pisar morao biti Dubrovčanin,⁸⁰ a pazilo se i na okolnost da za pisara ne bude postavljen kapetanov srodnik.⁸¹ Odredbama iz 1750. godine detaljno su predviđene pisarove obveze, a među najvažnijima bile su sudjelovanje u zaključivanju ugovora o pomorskom transportu i plaćanju brodskih pristojbi, isplatama za sidrišta i konzulima. Važna zadaća bila je nadzor nad troškovima učinjenim u svrhu popravki na brodu, te kontrola nabavke brodske opreme i naoružanja.⁸² Pisar je morao evidentirati svu dobit ostvarenu na brodu i te podatke predložiti Uredu za pomorstvo i suvlasnicima broda.⁸³ Prije i po

⁷³ Regolamento XX

⁷⁴ Regolamento XIX

⁷⁵ Regolamento XXIV

⁷⁶ Brajković, V., nav. dj., 403.

⁷⁷ Regolamentom LII naređeno je kapetanima da suvlasnicima broda po okončanju putovanja moraju predložiti pisani dokument dubrovačkog konzula o opravdanosti uzetog zajma i obesnažiti ga po povratku u Dubrovnik, inače su mogli biti kažnjeni šestomjesečnim zatvorom i zabranom obavljanja kapetanske dužnosti.

⁷⁸ Regolamento XXXIX

⁷⁹ Regolamento LVI propisuje kaznu od 100 cekina za lažirani broj angažiranih mornara.

⁸⁰ Za angažiranje pisara – stranca regolamento XL predviđa jednomjesečni zatvor i kaznu od 50 cekina za kapetana i patruna.

⁸¹ Regolamento LVII

⁸² Regolamento XIV

⁸³ Regolamento XV - XVI

okončanju svakog putovanja morao je pod prisegom potvrditi vjerodostojnost podataka unesenih u brodski dnevnik, te da nije bilo kršenja propisa Pravilnika o nacionalnoj plovidbi. Premda ga kapetan i patrun nisu smjeli ometati u obavljanju njegovih funkcija, pisar je bio podređen zapovjedniku broda i zapovjednik broda je izdavao i potpisivao brodske teretnice. Ta podčinjenost je još više naglašena odredbom regulamenta XXXIX iz 1757. godine kojom se predviđa da samo kapetani i patrunu mogu sudjelovati u zaključivanju ugovora.

Pravilnikom o nacionalnoj plovidbi detaljno su regulirana prava i obveze mornara. Godine 1748. dopušteno je da na brodovima koji su plovili izvan Jadrana jednu trećinu mornara čine strani državljani. Napuštanje broda i prelazak na drugi bilo je sankcionirano jednogodišnjim zatvorom. Član posade ipak je smio napustiti brod ako bi bio zlostavljan od strane zapovjednika broda ili patruna, ali samo uz poštivanje utvrđenog postupka. Morao je zlostavljanje dokazati pred nacionalnim konzulom koji bi onda izdao dekret o iskrcavanju. Nakon toga je Ured za pomorstvo ispitivao osnovanost dekreta, te donosio odluku o kažnjavanju mornara ili potvrđivanju dekreta.⁸⁴ Istim regulamentom predviđen je sličan postupak i za slučaj ako bi zapovjednik broda htio izbaciti mornara sa broda. Da bi se spriječilo takvo samovoljno ponašanje, kapetan je pred dubrovačkim konzulom morao dokazati da je mornar skrivio određeni zločin, nakon čega je konzul izdavao odgovarajući dekret, provjeravan od strane Ureda za pomorstvo. Budući da je neopravdano napuštanje broda postajalo sve učestalije, 1784. godine, regulamentom L, pooštrene su kazne, pa je pored jednogodišnje kazne zatvora, član posade lišavan plaće za četiri mjeseca. Ured za pomorstvo provjeravao je spiskove mornara koji su započeli i završili putovanje. Dodatnom kaznom od 50 cekina kažnjavan je kapetan koji bi primio člana posade drugog dubrovačkog broda.⁸⁵ Mornarske plaće iznosile su od pet do osam dukata, a bile su određene Tarifom plaća iz 1783. godine. Mornari *ad marinariciam et ad viagium* mogli su zahtijevati isplatu dviju mjesečnih plaća unaprijed, a mornari *ad partem* jednu trećinu zarade. Ostatok im je isplaćivan po završetku putovanja.⁸⁶ Da bi zbrinuli svoje obitelji, dio neisplaćene zarade pomoraca mogao je i prije završetka putovanja biti isplaćen članovima njihovih obitelji.⁸⁷ Putem pomorske djelatnosti dubrovačka vlast pokušavala je riješiti i problem siromašnih pučana, posebice dječaka – skitnica, pa je naređeno da na svakom brodu bude barem jedan od takvih dječaka. Zapovjednik broda morao

⁸⁴ Regolament VI

⁸⁵ Regolament LVIII

⁸⁶ Regolament XXIII; opširnije vidi Brajković, V., nav. dj., 400.

⁸⁷ Regolament XXIII

ih je nadzirati i podnijeti izvješće o njihovom boravku na brodu i pripremanju za poziv pomorca.⁸⁸

Pravilnikom su regulirane i obveze članova posade u slučaju kontumacije. Pravilnik nalaže da se mora poštovati ono što je predviđeno prilikom zaključivanja ugovora temeljem kojeg je član posade zaposlen na brodu. Iznimka je predviđena za kontumac u kršćanskoj zemlji kada su mornari bili obvezni, bez prava na naknadu, ukrcavati i iskrcavati brodski teret i krcati savurnu. Isplata plaća pomoraca uvjetovana je potvrdama dubrovačkih konzula o izvršenju navedenih obveza, a sve je kontrolirao i potvrđivao Ured za pomorstvo.⁸⁹ Nakrcani brod morao je isploviti na zadano putovanje najkasnije u roku od sedam dana; nakon tog roka član posade mogao se vratiti na kopno samo u svrhu obavljanja pomorskog posla ili radi odlaska u crkvu na misu.⁹⁰

Pravilnik je štitiio mornare od bezrazložnog otpuštanja sa broda, ali ni mornari, kao ni ostali članovi posade nisu smjeli napustiti brod uz prijetnju strogim kaznama. Pravilnik je sadržavao propise o zaradi pomoraca, a Tarifom plaća utvrđena je visina plaća i način isplate.

II. Radnopravni položaj članova posade (pomoraca) u pravu Republike Hrvatske

Temeljni propisi kojima je reguliran radnopravni položaj članova posade (pomoraca)⁹¹ u Republici Hrvatskoj su: Pomorski zakonik (PZ) iz 2004. godine, Zakon o radu (ZOR) iz 2009. godine, Zakon o zaštiti na radu (ZZR) iz 1996. godine, Zakon o obveznim odnosima (ZOO) iz 2005. godine, podzakonski propisi (Pravilnik o istraživanju nesreća, 2007.; Pravilnik o zvanjima i svjedodžbama o osposobljenosti pomoraca na brodovima trgovačke mornarice RH, 2007., Pravilnik o obavljanju poslova o održavanju straže članova posade na pomorskim brodovima trgovačke mornarice RH, 2005.), Nacionalni kolektivni ugovor za pomorce iz 2008. godine, Konvencije Međunarodne organizacije rada, Konvencije i rezolucije Međunarodne pomorske organizacije, Uredba (EZ) br. 864/2007 Europskog parlamenta i Vijeća o mjerodavnom pravu za izvanugovorne obveze (Uredba Rim II) iz 2007. godine.

⁸⁸ Regolamento XI

⁸⁹ Regolamento XLV

⁹⁰ Regolamento XLII

⁹¹ Premda se često upotrebljavaju kao sinonimi, termin pomorac je širi od termina član posade jer se pod pomorcem misli na osobu čije je to zvanje, a član posade je samo kada je ukrcan na pomorski brod i plovi, a prethodno je upisan u popis posade. Opširnije vidi: Bolanča, D., Pomorsko pravo (odabrane teme), Split 1999, 64; Šimac, S., Stvarna nadležnost suda iz članka 161. stavka 4. Pomorskog zakonika, te o pojmovima pomorac i član posade broda, Poredbeno pomorsko pravo, br. 155, Zagreb 2001, 83.

II. 1. Tko može biti član posade broda?

Pomorski zakonik u članku 125. st. 1. definira člana posade⁹² kao osobu koja je ukrcana na brod u cilju obavljanja poslova na brodu i koja je upisana u popis posade broda.⁹³ Tek ispunjenjem svih navedenih pretpostavki određeni pomorac smatra se članom posade broda.⁹⁴ Za stjecanje svojstva člana posade od esencijalne je važnosti upis pomorca-zaposlenika⁹⁵ u popis posade koji predstavlja posebnu brodsku ispravu uređenu Pravilnikom o sadržaju, obrascima i načinu vođenja brodskih isprava i knjiga broda.⁹⁶ Brodska posada obuhvaća zapovjednika broda⁹⁷ i sve druge osobe u pomorskoj plovidbi koje su ukrcane na brod u cilju obavljanja aktivnosti vezanih za vršenje poslova na brodu i koje su upisane u popis posade. Svaki od njih mora imati pomorsku knjižicu ili odobrenje za ukrcavanje (čl. 137. st. 1. PZ-a).⁹⁸ Sukladno načelu stranačke autonomije i poštujući javnopravne karakteristike radnog odnosa pomoraca, pomorac zaključuje individualni ugovor o radu koji predstavlja konkretizaciju kolektivnog ugovora, uz nužno uvažavanje svih propisa domaćeg i međunarodnog prava. Ugovor o radu (*Labour Contract*)⁹⁹ trebao bi sadržavati: pune podatke o suugovarateljima – poslodavcu – brodaru i zaposleniku – pomorcu; u kojem se svojstvu, na koje poslove pomorac zapošljava i na koje vrijeme (*Rank and Duration of Employment*); temeljne podatke o brodu; visinu plaće pomorca (što podrazumijeva i naknade za godišnji odmor, za rad vikendom i tijekom blagdana), način obračuna i isplate. Dalje, ugovorom o radu treba se regulirati redovito radno vrijeme i prekovremeni rad (*Normal Working Time and Overtime Work*);

⁹² *Posada broda* – naslov je trećeg dijela, Glave VIII. Pomorskog zakonika (čl. 125. – 164.).

⁹³ Grabovac, I., Plovidbeno pravo Republike Hrvatske, 88.

⁹⁴ Maćešić, M., Aktivna i pasivna materijalno-pravna legitimacija za naknadu štete zbog smrti i tjelesne ozljede člana posade broda – pojam brodar, pojam člana posade broda, Zbornik radova sa savjetovanja *Odgovornost brodar za smrt i tjelesnu ozljedu člana posade, osiguranje i naknada štete*, Croatia osiguranje d.d., Split 1997, 27.

⁹⁵ Sukladno Zakonu o radu, zaposlenikom se smatra fizička osoba koja je u radnom odnosu i obavlja određene poslove za određenog poslodavca. Poslodavcem se, prema članku 5. st. 1. t. 35. Pomorskog zakonika smatra osoba koja je s pomorcem zaključila ugovor o radu u svoje ime. Najjednostavnije je ustanoviti tko se pojavljuje u svojstvu osobe poslodavca uvidom u ugovor o radu ili uvidom u sadržaj kolektivnog ugovora.

⁹⁶ Narodne novine, br. 53/91

⁹⁷ O ovlastima i dužnostima zapovjednika broda opširnije vidi: Bolanča, D., Prometno pravo Republike Hrvatske, Split 2016, 127 – 133; Grabovac, I., Plovidbeno pravo Republike Hrvatske, 157 – 158; Pavić, D., Uloga zapovjednika u osposobljavanju broda za plovidbu, *Kapetanov glasnik*, br. 7, Split 2003, 6; Ljubičić I., Pravni status zapovjednika broda, *Kapetanov glasnik*, br. 20, Split 2010, 37.

⁹⁸ Opširnije vidi: Bolanča, D., Prometno pravo Republike Hrvatske, 117-118, n. 548; Učur, M., Konvencija Međunarodne organizacije rada br. 185 o identifikacijskim ispravama pomoraca (2003), Zbornik radova „Aktualnosti hrvatskog zakonodavstva i pravne prakse – Godišnjak 18“, Zagreb 2011, 715; Grabovac, I., - Petrinović, R., Pomorsko pravo (pomorsko javno, upravno i radno pravo), Split 2006, 108.

⁹⁹ Gamillscheg, F., *Labour Contracts*, International Encyclopedia of Comparative Law, vol. III, ch. 28, Martinus Nijhoff Publishers, Boston 2011.

trebaju biti precizirane radne dužnosti pomorca (*Duties of the Seaman*). Pomorac također treba biti upoznat s radnim i životnim uvjetima na brodu,¹⁰⁰ pod čim se podrazumijeva smještaj i prehrana (*Accommodation and Meals*), zdravstvena skrb, naknade za slučajeve ozljeda, bolesti, smrti i sl. (*Sickness Wages*).¹⁰¹ Poslodavac se mora obvezati da će poštivati sve mjere i propise vezane za zaštitu na radu (*Safety at Work*),¹⁰² omogućiti pomorcima korištenje godišnjeg odmora (*Annual Holiday*), te snositi troškove ukrcavanja i repatrijacije (*Cost of Embarkation and Repatriation*).¹⁰³ Ugovorom treba predvidjeti i regulirati završetak ugovornog odnosa, odnosno mogućnost njegova produženja (*Termination and Extension of the Contract*). Najzad, ugovor sadržava završne odredbe.¹⁰⁴

Premda u ovaj ugovorni odnos stranke stupaju dosljedno poštujući načelo stranačke autonomije, što znači da u ugovorni, tj. radni odnos stupaju slobodno, svojom voljom, uvijek treba imati u vidu upute Međunarodne organizacije rada po kojima prioritet trebaju imati prava i interesi zaposlenika – pomorca.

II. 2. Kolektivni ugovori o statusu pomoraca

Smisao i cilj kolektivnog ugovora je, s jedne strane ojačati pregovaračku poziciju zaposlenika – pomorca, a s druge strane osigurati poslodavcu socijalni mir za ugovoreno vrijeme. U tom vremenskom razdoblju vrijede ugovoreni radni uvjeti i uvjeti zapošljavanja predviđeni kolektivnim ugovorom. Ugovorne stranke najčešće su poslodavac - brodar i sindikalna organizacija radnika¹⁰⁵ koja ima svojstvo zakonskog zastupnika. Suugovaratelji su dužni ponašati se sukladno načelu savjesnosti i poštenja, te *bona fide* ispunjavati ugovorne obveze.¹⁰⁶ U Republici Hrvatskoj su na snazi Nacionalni kolektivni ugovor za hrvatske pomorce na putničkim brodovima i trajektima i Nacionalni kolektivni ugovor za hrvatske pomorce na brodovima u međunarodnoj plovidbi¹⁰⁷.

¹⁰⁰ Rukavina, B., Radni, životni i socijalni uvjeti pomoraca, Pomorstvo, god. 21, br. 1, (2001)191.

¹⁰¹ Bolanča, D., Pravni temelj odgovornosti zbog smrti i tjelesne ozljede člana posade broda s posebnim osvrtom na smisao postojanja članka 161. Pomorskog zakonika, Osiguranje, god. 38, br. 4-5, Zagreb 1998, 12; isti, Odgovornost brodarica za smrt i tjelesne ozljede člana posade broda u hrvatskom pravu, Pravni vjesnik, vol. 9, br. 1-4, Osijek 1995, 16.

¹⁰² Bodiroga – Vukobrat, N., Europsko pravo zaštite na radu, Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci, Tematski broj – Zaštita na radu, Rijeka 1997, 609.

¹⁰³ Rukavina, B., Repatrijacija ili povratno putovanje u međunarodnim konvencijama i nacionalnom zakonodavstvu Republike Hrvatske, Pomorstvo, god. 15, br. 1, 2007., 165.

¹⁰⁴ Milošević, B., Radnopravna pitanja pomoraca s aspekta unutarnjega i međunarodnog prava, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, god. 33, br. 41-42, 1996, 101;

¹⁰⁵ Učur, M., Radnopravni status pomoraca, Rijeka, Pravni fakultet, 2003, 79.

¹⁰⁶ ZOR u čl. 259. st. 1. i 2. predviđa naknadu štete za povredu obveze iz kolektivnog ugovora.

¹⁰⁷ Nacionalni kolektivni ugovor za hrvatske pomorce na brodovima u međunarodnoj plovidbi vrijedi za hrvatske državljane koji su zaposleni na brodovima u međunarodnoj plovidbi, pri čemu nije bitna činjenica temeljem kojeg je ugovora pomorac zaposlen, tko je vlasnik broda niti upisnik u koji je brod upisan.

Kolektivnim ugovorom preciziraju se najvažniji aspekti radnopravnog odnosa i on predstavlja neposrednu pravnu osnovu za zaštitu i realiziranje prava, obveza i odgovornosti pojedinačnog radnika – pomorca kod određenog broдача. Pri tome treba paziti na vremensko razdoblje (vrijedi li za određeno¹⁰⁸ ili neodređeno vrijeme) i prostor u kojem će Kolektivni ugovor vrijediti, te na pitanja nadležnosti i postupka. Kolektivni ugovor mora biti u skladu s propisima nacionalnog zakonodavstva, s konvencijama Međunarodne organizacije rada i preporukama Međunarodne organizacije transportnih radnika. Kolektivnim ugovorom¹⁰⁹ predviđa se: sklapanje i prestanak radnog odnosa,¹¹⁰ sadržaj radnog odnosa, radno vrijeme, rad u smjenama i prekovremeni rad, visina plaće i pitanja svih drugih naknada, nagrada i dodataka, zaštita na radu,¹¹¹ pitanja socijalnog osiguranja; radni, zdravstveni¹¹² i sigurnosni uvjeti,¹¹³ naknade za bolovanje, pitanje postupka rješavanja radnih sporova, dodatno obrazovanje i uvođenje novih znanja i vještina, te prilagodba novim tehničkim rješenjima, pitanja štrajka

¹⁰⁸ ZOR u čl. 261. st. 1. i 2. propisuje da kolektivni ugovor koji je zaključen na određeno vrijeme, ne može biti zaključen za razdoblje duže od pet godina.

¹⁰⁹ Nacionalni kolektivni ugovor koji je u primjeni, zaključen je 2008. godine između Sindikata pomoraca Hrvatske i Udruge hrvatskih poslodavaca – broдача u međunarodnoj pomorskoj plovidbi.

¹¹⁰ Ako je do nezaposlenosti došlo kao posljedica brodoloma, brođer je, sukladno općim propisima obveznog prava, dužan isplatiti naknadu za svaki dan nezaposlenosti, u visini ugovorenog iznosa plaće, ali maksimalno do iznosa dvomjesečne plaće i snositi troškove povratnog putovanja (čl. 144. st. 2, 3. PZ-a).

¹¹¹ Za sve osobe na brođu koje su uključene u radne aktivnosti na brođu, kao i za osobe koje su izložene zdravstvenim rizicima koji proizilaze iz rada, poslodavac je dužan osigurati sredstva osobne zaštite na radu adekvatna vremenskim, prostornim, temperaturnim i sličnim uvjetima i biti sukladna hrvatskim ili primjenjivim međunarodnim standardima, a to se posebno odnosi odjeću za spašavanje koja mora zadovoljavati standarde Međunarodne pomorske organizacije (IMO).

¹¹² Poslodavac je dužan platiti troškove liječenje oboljelog člana posade u inozemstvu, a nakon repatrijacije do najviše 120 dana nakon povratka u domovinu, i to one troškove koji nisu pokriveni redovitim zdravstvenim osiguranjem. Ako je do ozljede na radu došlo nakon repatrijacije, poslodavac snosi troškove koji nisu pokriveni redovitim zdravstvenim osiguranjem do proglašenja trajnog invaliditeta ili do najvišeg mogućeg stupnja ozdravljenja. U slučaju trajne nesposobnosti za daljnji rad na brođu, pomorac ima pravo na 100%-tnu svotu sukladno tablici iz općeg dodatka. U općem dodatku utvrđena je svota (za čiju je isplatu poslodavac dužan zaključiti ugovor o osigurnju) koja će biti isplaćena imenovanom korisniku u slučaju smrti pomorca ako je do nje došlo za vrijeme trajanja ugovora o radu ili za vrijeme putovanja od boravišta do brođa i obrnuto. Ako nema imenovanog korisnika, poslodavac je dužan navedenu sumu isplatiti zakonskom bračnom drugu, ako njega nema, onda djeci umrloga, a ako nije imao djece, roditeljima preminuloga pomorca. Ako nema ni njih, novac se ne isplaćuje. Poslodavac, kao solidarni dužnik, skupa s upisanim vlasnikom brođa, brođerom voditeljem brođa i agentom za popunjavanje brodskih posada jamči da će biti plaćena suma koja bude dosuđena u sudskom sporu za naknadu štete zbog ozljede ili smrti koji je protiv spomenutih osoba pokrenuo pomorac ili njegovi nasljednici.

¹¹³ Sukladno Pravilniku o mjerama za sprečavanje nezgoda na brođu u plovidbi i lukama Međunarodne organizacije rada (ILO) na brođu se organizira Odbor za sigurnost i zdravstvenu zaštitu s ciljem podizanja razine sigurnosti i zaštite zdravlja članova posade. Obveza poslodavca je osigurati kompetentnoga časnika za sigurnost, a izabranom predstavniku posade u Odboru za sigurnost i zdravstvenu zaštitu omogućiti neometan rad. Opširnije vidi: Šimac, S., Jamstvo poslodavca iz kolektivnog ugovora za hrvatske pomorce i pasivna legitimacija u sporovima za naknadu štete zbog ozljede ili smrti člana posade brođa, Vladavina prava: časopis za pravnu teoriju i praksu, god. 3, br. 6, 1999, 7.

i isključenja s rada, rad sindikata;¹¹⁴ te prijelazne i završne odredbe¹¹⁵ i prilozi (npr. minimum članova posade, hranarina, tablica plaća i pomorski dodatak¹¹⁶). Na osnovi Kolektivnog ugovora zaključuje se u pisanom obliku ugovor o radu, temeljem kojeg će biti zasnovan radni odnos i koji će služiti kao osnova za realiziranje svih prava, obveza i odgovornosti. Ipak, najosjetljivija pitanja radnih, životnih i socijalnih uvjeta pomoraca nisu regulirana jedinstvenim pravnim aktom nego se primjenjuju pravila Zakona o radu, odnosno propisi općeg radnog zakonodavstva. Pomorskim zakonikom regulirana su pitanja repatrijacije pomoraca,¹¹⁷ zdravstvenog i mirovinskog osiguranja i odgovornost za smrt i tjelesne ozljede pomoraca. Da bi se propisi Kolektivnog ugovora primijenili u praksi, moraju biti konkretizirani putem individualnih ugovora o radu. Propisima granskog Kolektivnog ugovora za pomorce predviđa se minimum zagarantiranih prava zaposlenika – pomoraca, što znači da stranke ugovarateljice pojedinačnog ugovora o radu mogu u konkretan ugovor unijeti odredbe koje će još više ići u prilog zaposlenog pomorca potičući primjenu načela *in favorem laboratores*.¹¹⁸ S druge strane, to znači da ni brodari svojim pravilnicima ne mogu umanjiti prava pomoraca predviđena Kolektivnim ugovorom, koji, prema tome, ima derogativan učinak prema općim aktima poslodavaca – brodarka. Ovdje valja istaknuti da će vrijediti i one odredbe kolektivnog ugovora koje nisu u skladu sa zakonom ako su tim odredbama ugovorena veća prava zaposlenika – pomoraca. Sklapajući ugovor o radu s pomorcem ili u posebnom dodatku kolektivnom ugovoru poslodavac se može obvezati da će zaposleniku isplaćivati obvezne doprinose, npr.: doprinose za obvezno zdravstveno ili mirovinsko osiguranje i/ili doprinose za zapošljavanje.

II. 3. Zaštita prava i interesa iz radnog odnosa člana posade

Radnopravni status člana posade i sva prava proistekla iz ugovora o radu višestruko su zaštićeni. Prije svega, član posade može nadređenom časniku,

¹¹⁴ Vio, I., Građanska odgovornost za štetu zbog smrti, tjelesne ozljede ili narušena zdravlja člana posade broda, doktorska disertacija, Split 2012, 158.

¹¹⁵ Učur, M., Pravna narav prijelaznih odredbi i produžena primjena pravnih pravila sadržanih u kolektivnom ugovoru, Radno pravo 12, 2007, 3-9.

¹¹⁶ Nacionalni kolektivni ugovor za hrvatske pomorce na putničkim brodovima i trajektima ima IV navedena priloga.

¹¹⁷ Brodar je dužan snositi troškove povratnog putovanja pomorca u mjesto njegova prebivališta, izuzev ako je do prestanka zaposlenja došlo krivnjom pomorca koji se bez odobrenja iskrcao s broda, odnosno, namjerno je ili uslijed grube nepažnje obolio ili se ozlijedio što je bio razlog iskrcajanja s broda (čl. 139. st. 1, 2. PZ-a). Navedene odredbe PZ-a u skladu su s čl. 107. st. 1. ZOR-a koji propisuje da će radnik snositi štetu koju uzrokuje poslodavcu namjerno ili grubom nepažnjom. Opširnije vidi Bolanča, D., Prometno pravo Republike Hrvatske, 122 – 124.

¹¹⁸ Učur, M., Kolektivni ugovor za pomorce, Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci, v. 16, br. 1, Rijeka 1995, 57.

zapovjedniku broda, vlasniku broda, brodaru (kompaniji)¹¹⁹ i Ministarstvu pomorstva podnijeti prigovor, usmeno ili u pisanom obliku (čl. 133. st. 1. PZ-a), a sve informacije o postupcima koji se provode temeljem prigovora moraju biti pružene članu posade već prilikom ukrcaja, što podrazumijeva i podatke o nadležnim tijelima države kojoj brod pripada, te kojim se članovima posade može obratiti za pomoć u vezi postupaka po prigovoru.¹²⁰ Državljanin Republike Hrvatske može se u cilju zaštite prava i interesa iz radnog odnosa obratiti diplomatskim ili konzularnim predstavništvima Republike Hrvatske (čl. 142. PZ-a.).

Brodar odgovara po osnovi pretpostavljene krivnje za svu štetu koju član posade pretrpi zbog tjelesne ozljede ili smrti¹²¹ (čl. 145. st. 1. PZ-a) ako te štetne posljedice nastupe u okviru ispunjavanja obveza iz ugovora o radu. Brodar neće odgovarati za spomenutu štetu ako dokaže da je šteta nastupila bez njegove krivnje.¹²² Član posade posebno je zaštićen ako je šteta nastupila kao posljedica opasne stvari ili opasne djelatnosti, odnosno ako je do narušenja zdravlja, tjelesne ozljede ili smrti došlo zbog nepostojanja uvjeta za siguran rad (čl. 145. st. 2. PZ-a), a šteta je nastala na radu ili u vezi s radom na brodu. Naime, u čl. 145. st. 3. PZ-a predviđa se solidarna odgovornost broдача, vlasnika broda, poslovođe, kompanije i poslodavca. Brodarova odgovornost, u navedenim slučajevima, procjenjuje se po općim propisima o odgovornosti za štetu od opasne stvari ili opasne djelatnosti (čl. 145. st. 2. PZ-a).

Za rješavanje radnih i pomorskih sporova između ugovornih strana (člana posade – zaposlenika i broдача – poslodavca) nadležni su trgovački sudovi nadležni za pomorske sporove. Bitno je istaknuti da je u sporovima za naknadu štete pretrpljene zbog narušenog zdravlja, tjelesne ozljede ili smrti koje pomorac pretrpi na radu ili u vezi s radom na brodu, a koji imaju međunarodno obilježje, stvarno nadležan hrvatski sud ako tužitelj ima prebivalište u Republici Hrvatskoj. Očito je da se i u ovom slučaju poštovalo načelo *in favorem* pomorca – zaposlenika jer je pomorac upućen na samo jedan, i to isključivo hrvatski sud (čl. 988 PZ-a), dok je brodar upućen na više različitih sudova.¹²³

¹¹⁹ O terminima: vlasnik broda; brodar; kompanija vidi Bolanča, D., *Prometno pravo Republike Hrvatske*, 121. n. 560, 561, 562.

¹²⁰ Nova rješenja Konvencije o radu pomoraca (*Maritime Labour Convention* – tzv. MLC '06) iz 2006. godine primjenjuju se u praksi kroz Direktivu Vijeća 2009/13/EC iz 2009. godine kojom se primjenjuje Sporazum koji je sklopljen između udruženja brodovlasnika Europske zajednice i Europske federacije transportnih radnika o Konvenciji o radu pomoraca 2006. Izmjenjujući Direktivu 1999/63/EC.

¹²¹ Kragić, P., - Jerolimov, D., *Odgovornost za smrt i tjelesne ozljede člana posade – razvoj hrvatskih pravnih rješenja*, Poredbeno pomorsko pravo, br. 169, Zagreb 2015, 173.

¹²² Vio, I., nav. dj., 102.

¹²³ Bolanča, D. *Prometno pravo Republike Hrvatske*, 126-127.

Zaključak

Iznimno važna problematika radnih odnosa u pomorstvu predmetom je pravne regulative počev još od drevnih vremena, preko propisa srednjovjekovnih primorskih gradova i komuna, pa sve do novog vijeka i pozitivnopravnih rješenja suvremenog doba. Univerzalnost pomorskog prava ponajbolje se očituje upravo u oblasti pomorskog radnog prava jer su problemi koji se javljaju u svezi s radnopravnim statusom i imovinskopравnim položajem članova posade, isti ili slični od najstarijih vremena. Zbog toga se može reći da pozitivnopravna rješenja i pomorskopравni instituti suvremenog pomorskog prava imaju svoj korijen u starim vrelima rimskog privatnog prava, a kada je riječ o pozitivnopravnim propisima pomorskog prava Republike Hrvatske, nezanemariv je utjecaj regula srednjovjekovnih dalmatinskih statuta koji predstavljaju dragocjenu riznicu i nepresušno vrelo univerzalnih rješenja razvijenog pomorstva. Unatoč brojnim znanstvenim, tehničkim i digitalno-kibernetičkim inovacijama i postignućima suvremenog doba, problemi koji se javljaju u domeni pomorske plovidbe i radnopravnih odnosa na brodu dijele slične bitne značajke pravne reglementacije iz prošlosti.

Kodificiranje pravila pomorskog prava u većini dalmatinskih statuta izvršeno je pod utjecajem mletačke i dubrovačke statutarne kodifikacije. Zbog toga je u radu stavljeno težište na pomorskopравna pravila i rješenja dubrovačke pomorske tradicije. Dubrovačkim statutarnim pravom, i kasnije donesenim propisima, detaljno i precizno je reguliran pravni položaj članova posade. Dosljedno se poštuju temeljna načela imovinskog prava: načelo savjesnosti i poštenja, stranačke autonomije i slobode ugovaranja; norme su pretežito dispozitivne naravi čime je strankama omogućeno da same odlučuju o najvažnijim elementima najamnog odnosa: visini plaće, načinu njenog isplaćivanja i roku na koji je član posade zapošljavao. Statutom su detaljno i precizno regulirana prava i obveze članova posade, te predviđeni propisi kojima se štiti radnopravni položaj članova posade od eventualnih zloupotreba poslodavca (paruna, odnosno brodovlasnika). Brojni su propisi koji se odnose na zaštitu članova posade u slučaju bolesti ili smrti. Kasnije donesenim propisima regulirana su pitanja sudske zaštite, ovlasti i obveze kapetana broda, radnopravni odnosi s međunarodnim elementom, zaštita mornara od bezrazložnog udaljavanja s broda ili od zlostavljanja nadređenih, odnosi između zapovjednika broda i članova posade, te disciplinski propisi.

Imajući upravo u vidu navedene radnopravne aspekte dubrovačkog pomorskog zakonodavstva, može se uočiti iznimna sličnost i fokus na istovjetna pitanja i probleme koji se javljaju tijekom plovidbe u suvremeno doba. Pomorski zakonik Republike Hrvatske iz 2004. godine i drugi zakoni (ZOR, ZZR,

ZOO), pravilnici, nacionalni kolektivni ugovori za pomorce, niz međunarodnih konvencija, rezolucija i preporuka implementiranih u hrvatsko pozitivno zakonodavstvo imaju za cilj što detaljnije reguliranje i zaštitu radnopravnog statusa pomoraca (članova posade). Prvenstveni cilj im je zaštita prava i interesa pomoraca iz radnog odnosa, osnaživanje njihove pregovaračke pozicije prema suugovaratelju – poslodavcu iz ugovora o radu, te poštivanje temeljnih načela radnog i imovinskog prava. Brojnost propisa kojima su regulirana pitanja radnopravnog statusa, višestruka zaštita prava iz radnog odnosa članova posade broda, detaljno razrađeno pitanje naknade troškova repatrijacije i odgovornosti poslodavca za štetu koju pretrpi član posade broda, naknada štete na koju pomorac ima pravo u slučaju nezaposlenosti zbog brodoloma, te detaljno regulirano pitanje naknade štete zbog narušenog zdravlja, tjelesne ozljede ili smrti, međunarodna nadležnost hrvatskog suda u sporovima za naknadu štete zbog tjelesne ozljede, narušena zdravlja ili smrti do kojih dođe na radu ili u vezi s radom na brodu ako tužitelj ima prebivalište u Republici Hrvatskoj.

Konkretiziranjem kolektivnih ugovora putem individualnog ugovora o radu suugovaratelji mogu u pojedinačni ugovor o radu unijeti klauzule koje će još više ići u prilog zaposlenog pomorca, dosljedno poštujući načelo *in favorem* pomorca.

LEGAL WORKING STATUS OF CREW MEMBERS (SEAMEN) DURING THE CENTURIES – A COMPARATIVE OVERVIEW

Among the many legal relationships that can be found in connection to maritime navigation, the specific legal working relationships have a special significance. The article gives a comparative overview of solutions in Maritime working law starting from the statutory Maritime law in medieval Dalmatia up to solutions in modern day Croatian legislation. The first part of work deals with a historical insight into the legal position of seamen employed on private ships, with focus on analysis of the regulations contained in the Dubrovnik Statute from 1272 and comparison with statutory regulations of other Dalmatian communes. Three categories of seamen are analyzed, who are divided in relation to their compensation payment on seamen – hired hands, seamen participating in profit and seamen „*in entega*“. In accordance with development of seafaring, the Dubrovnik government enacted new regulations, most important among which are the *Ordo marinaritiae* from 1535, as amendment and strengthening of provisions on this kind of commercial operations and discipline of seamen, as well as the Dubrovnik Rules on national navigation (*Regolamenti della Repubblica di Ragusa per la navigazione nazionale*), enacted in the period between 1745 and 1802, defining rights and duties of crew members. The other part of work represents an analysis of the positive, legal provisions of the Maritime law of the Republic of Croatia. Here the central focus lies on regulations and provisions of the Law of the sea from 2004, relating to the legal working

position and status of crew members; profession of crew members; protection of rights from employment of crew members; authorized bodies for protection of violated rights; regulation of costs for return travel; issue of responsibility of the ship-owner for damages suffered by a crew member and legal protection of a crew member on a ship. Here the functions and authorities of the ship captain are analyzed in detail in accordance with valid provisions of the Maritime law of Croatia.

Dr. sc. IVA TUHTAN GRGIĆ, docentica
Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci, Republika Hrvatska

POLJE PRIMJENE IMOVINSKOPRAVNIH ODREDBI POMORSKOG ZAKONIKA S OBZIROM NA OBJEKTE

UDK: 656.61:347.79(497.5)

Izvorni znanstveni članak / Original scientific paper

Određivanje polja primjene određenog zakona ili njegovih pojedinih odredbi preliminarno je pitanje koje je potrebno razriješiti kako bi se materijalno pravo moglo pravilno primijeniti. Pomorskim je zakonikom, u čl. 2. st. 1. propisano da se njegove odredbe o brodovima, ako nije drugačije propisano Zakonikom, primjenjuju na sve pomorske objekte, osim na ratni brod. Ova je odredba o polju primjene odredbi o brodovima izmijenjena je u veljači 2019. na način da je polje primjene znatno prošireno. Istovremeno, brojne posebne odredbe o polju primjene pojedinih dijelova Pomorskog zakonika ostale su neizmijenjene. Kako bi se odredilo polje primjene posebnih dijelova Pomorskih zakonika, u radu se analizira učinak izmijenjene odredbe čl. 2. st. 1. PZ-a na posebne odredbe primjenom različitih metoda tumačenja pojedinih odredbi Zakonika. Analiza imovinskopravnih odredbi PZ-a je pokazala da mijenjanje općeg pravila o polju primjene zakona, a bez dovoljno pažljivog sagledavanja posljedica takvih izmjena, može izazvati dvojbe u tumačenju pravnih propisa i time narušiti pravnu sigurnost. Na mjestima na kojima su dvojbe ostale, usprkos primjeni različitih metoda tumačenja pravnih normi, dani su prijedlozi za unapređenje zakonskog teksta.

1. Uvod

Razumijevanje i ispravno tumačenje odredbi o polju primjene pojedinog propisa osnovno je pitanje od iznimne važnosti za njegovu pravilnu primjenu. Posljednjom izmjenom Pomorskog zakonika,¹ u veljači 2019. godine izmijenjen je čl. 2. PZ-a u kojem se nalazi odredba o polju primjene odredbi PZ-a koje se odnose na brodove. Do 28. veljače 2019., kada je na snagu stupila izmijenjena odredba čl. 2. PZ-a, odredbe PZ-a o brodovima primjenjivale su se, ako samim Zakonikom nije bilo drugačije propisano, i na jahte (stari čl. 2. st. 1. PZ), dok su se na druge pomorske objekte primjenjivale samo ako je to Zakonikom bilo izričito propisano (stari čl. 2. st. 2. PZ). ZID-om PZ-a 2019. polje primjene PZ-a s obzirom na objekte znatno je prošireno, na način da se sada njegove

¹ Pomorski zakonik donesen je 2004. i u više je navrata mijenjan. Pomorski zakonik, NN, br. 181/04., 76/07., 146/08., 61/11., 56/13., 26/15., 17/19. (dalje: PZ ili Zakonik). Posljednje izmjene, iz 2019. objavljene su u NN, br. 17/19. (dalje: ZID PZ 2019.).

odredbe koje se odnose na brodove, ako nije drugačije propisano Zakonikom, primjenjuju i na druge pomorske objekte, osim ratnog broda (čl. 2. st. 1. PZ). Dakle, odredbe o brodovima sada se primjenjuju ne samo na sve plovne objekte osim ratnih brodova, nego i na plutajuće objekte i nepomične odobalne objekte. Čl. 3. PZ-a, kojim je propisano da se odredbe Zakonika primjenjuju na ratne brodove samo ako je to izričito Zakonikom predviđeno nije se mijenjao.

Proširena primjena odredbi o brodovima na sve pomorske objekte popraćena je i izmijenjenom odredbom čl. 2. st. 2. PZ-a kojom je propisano da se odredbe o brodovima u gradnji primjenjuju i na druge objekte u gradnji, osim ako je PZ-om drugačije određeno.

Odredbom čl. 2. st. 1. PZ-a (kako onom prije ZID PZ-a, tako i ovom koja je trenutno na snazi) naznačeno je da u samom Zakoniku postoje posebne odredbe o polju primjene određenih dijelova PZ-a, a kojima se odstupa od općeg pravila. Takve su iznimke brojne. Polje primjene odredbi o brodu u nekim je dijelovima PZ-a suženo, bilo izričitim isključenjem primjene njegovih dijelova na određene pomorske objekte, bilo nabranjanjem objekata na koje se određeni dio PZ-a odnosi, bilo suženim definiranjem izraza brod za potrebe pojedinog dijela PZ-a. S druge je strane, polje primjene PZ-a s obzirom na objekte u nekim slučajevima i prošireno, bilo izričitom odredbom o primjeni odredbi i na ratne brodove ili hidroavion na vodi ili pak obuhvaćanjem pod pojam broda čak i "plovila i naprave sposobne za plovidbu" ili "svih plovnih objekata, bez obzira na veličinu i namjenu kojoj služe", a čiji značaj nije u potpunosti jasan.

Budući da su posebne odredbe o primjeni pojedinih glava ili odjeljaka PZ-a samo djelomično mijenjane ZID PZ 2019., u praksi se može postaviti pitanje njihova tumačenja, odnosno pitanje odnosa općih i posebnih normi, i time određivanja polja primjene pojedinih dijelova PZ-a. Prilikom tumačenja polja primjene pojedinih dijelova PZ-a treba imati na umu nekoliko stvari – prvo, povijesni razvoj odredbi PZ-a, odnosno činjenicu da su se do stupanja na snagu ZID PZ 2019. odredbe o brodovima primjenjivale i na jahte, ako nije drugačije bilo propisano; drugo, namjeru zakonodavca da polje primjene odredbi PZ-a o brodovima proširi na sve pomorske objekte (a nikako da ga suzi u odnosu na raniji PZ); te treće, činjenicu da su mnogi dijelovi PZ-a pisani na način da su u njega inkorporirane odredbe međunarodnih instrumenata koji reguliraju odnosnu materiju (radi unifikacije pravnih rješenja i ostvarenja pravne sigurnosti), odnosno da sadrže odredbe kojima je izvršeno usklađivanje PZ-a s pravnim izvorima EU.

Odredbe o polju primjene odredbi o brodovima i na druge pomorske objekte ne mogu se promatrati odvojeno od odredbe čl. 5. PZ-a u kojoj se nalaze definicije broda i ostalih pomorskih objekata, a koja se također mijenjala ZID-om PZ-a iz

2019. Čl. 3. ZID PZ-a izmijenjene su definicije broda, jahte i brodice, a dodane su i neke nove vrste plovnih objekata, - velika putnička jahta, autonomni plovni objekt i tradicionalni plovni objekt. Izmijenjene definicije su stupile na snagu 1. siječnja 2020. godine pa je moguće da se zbog promjene pravne kvalifikacije plovnog objekta (primjerice, iz broda u brodicu ili iz jahte u brodicu) nakon 1. siječnja 2020. određeni dijelovi PZ-a na te objekte više ne primjenjuju. Zbog ovih je razloga za razumijevanje odredbe čl. 2. PZ-a o polju primjene PZ-a s obzirom na objekte bitno prije svega dati kratki usporedni prikaz definicija broda i ostalih pomorskih objekata koje su bile na snazi do 1. siječnja 2020. i onih koje su na snazi sada.

Cilj je ovoga rada utvrditi polje primjene imovinskopravnih odredbi PZ-a (odredbi o stvarnim pravima, o ograničenju odgovornosti brodaru, o ugovornim odnosima, pomorskim nesrećama, izvanugovornoj odgovornosti vlasnika broda i brodaru te ovrši i osiguranju na brodu) s obzirom na objekte. Radi postizanja ovog cilja istražiti će se koji od posebnih dijelova PZ-a sadrže posebne odredbe o polju primjene s obzirom na objekte, potom će se analizirati njihov sadržaj i ispitati utjecaj izmijenjenog čl. 2. PZ-a na polje primjene njegovih odredbi. Na mjestima gdje to bude potrebno ukazat će se na dvojbe koje se mogu pojaviti u odnosu na njihovo tumačenje, pokušat će se dati odgovore na koji način bi se takve sporne odredbe trebale tumačiti te će se, gdje se bude činilo potrebnim, dati prijedlozi za unaprjeđenje zakonskog teksta.

2. Definicije pomorskih objekata

Za razumijevanje odredbe o polju primjene odredbi PZ-a nužno je prethodno dati kratki prikaz definicija broda i ostalih pomorskih objekata te ukazati na razlike u odnosu na definicije koje su bile na snazi do 31. prosinca 2019.² Definicije pojmova koji se koriste u PZ-u dane su u čl. 5. PZ-a.

Do 31. prosinca 2019. brod je bio definiran u čl. 5. st. 1. toč. 4. PZ-a. Brod, osim ratnog broda, je plovni objekt namijenjen za plovidbu morem, čija je duljina veća od 12 metara, a bruto tonaža veća od 15, ili je ovlašten prevoziti više od 12 putnika.

Definicija broda koja je na snazi od 1. siječnja 2020. nalazi se u čl. 5. st. 1. toč. 2. PZ-a. Prema njoj je brod, osim ratnog broda, plovni objekt namijenjen za plovidbu morem, čija je duljina trupa veća od 15 m, ili je ovlašten prevoziti više od 12 putnika.

² Za detaljni prikaz pravne nomenklature pomorskih objekata, posebice plovnih objekata, vidjeti: Skorupan Wolff, V., *Koncept stvarne nadležnosti sudova u plovidbenim sporovima (analiza de lege lata)*, Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci, vol. 39, br. 2, 2018., str. 949-988.

Obje definicije iz pojma brod isključuju ratni brod, a kao vrste broda nabrajaju putnički, teretni, tehnički plovni objekt, ribarski, javni i znanstvenoistraživački. Razlika je u kriterijima koji moraju biti ispunjeni da bi određeni plovni objekt bio klasificiran kao brod. Prva je razlika u duljini trupa koja je povećana sa više od 12, na više od 15 metara. Druga je razlika u tome da je bruto tonaža plovnog objekta prestala biti kriterij za njegovu klasifikaciju. Ostao je neizmijenjen kriterij prema kojem je brod onaj plovni objekt koji je ovlašten prevoziti više od 12 putnika.

Pored definicije broda iz čl. 5. st. 1. toč. 2. PZ-a, za potrebe pojedinih dijelova Zakonika pojam brod se koristi u drugačijem značenju.³ Npr. u dijelu kojim su propisani uvjeti poslovanja brodarka u međunarodnoj plovidbi brod je brod upisan u hrvatski upisnik brodova ovlašten, na temelju dodijeljene kategorije plovidbe i izdanih isprava, ploviti izvan unutarnjih morskih voda i teritorijalnog mora Republike Hrvatske radi obavljanja pomorsko-plovidbenih poslova te radi istraživanja ili pružanja drugih usluga vezanih uz djelatnosti na pučini ili brod upisan u strani upisnik brodova (čl. 429. st. 2. toč. 1 PZ; za dodatna pojašnjenja i isključenja v. i toč. 3. i 4.); u dijelu PZ-a koji se odnosi na spašavanje pojam brod ima šire značenje, odnosno obuhvaća svaki brod, brodicu, jahtu, plovilo i napravu sposobnu za plovidbu (čl. 761. st. 1. toč. 2. PZ); u dijelu o odgovornosti za onečišćenje mora uljem koje se prevozi kao teret (čl. 813. st. 1. toč. 1. PZ) brod je definiran kao svaki brod ili plovilo bilo koje vrste konstruirano ili prilagođeno za prijevoz ulja u rasutom stanju kao teret, s tim da se brod sposoban za prijevoz ulja ili drugih tereta smatra brodom samo ako stvarno prevozi ulje u rasutom stanju kao teret i za vrijeme bilo kojeg putovanja koje slijedi nakon takvog prijevoza, osim ako se dokaže da na njemu nema ostataka od toga prijevoza ulja kao rasutoga tereta, dok se za potrebe dijela Zakonika kojim je uređeno pitanje odgovornosti za onečišćenje mora pogonskim uljem brodom smatra svaki plovni objekt bilo koje vrste, uključujući i brod u gradnji (čl. 823.a., st. 1. toč. 1 PZ).

Brod je, prema obje definicije, staroj i novoj, vrsta plovnog objekta. Plovni objekt je također definiran PZ-om, u čl. 5. st. 1. toč. 27. (odnosno prije izmjene čl. 5. st. 1. toč. 3 PZ) kao pomorski objekt namijenjen za plovidbu morem. Istom su odredbom taksativno nabrojani plovni objekti; to su brod, ratni brod, podmornica, jahta i brodica. ZID PZ-a iz 2019. uvedena su još dva nova pojma

³ O različitom značenju pojma brod u PZ-u prije stupanja na snagu izmjena iz 2019. vidjeti: Ćorić, D., *The Meaning and Use of Term Ship in the Croatian Maritime Legislation*, u: *Il diritto marittimo – Quaderni 2, Current Issues in Maritime and Transport Law* (ur. Zunarelli, S., Musi, M.), Bonomo Editore, 2016., str. 299-335. Različita značenja pojma brod u hrvatskom PZ-u često su posljedica usklađivanja Zakonika s odredbama međunarodnih konvencija, koje su, ovisno o materiji koju reguliraju, pojam brod koristile u različitim značenjima. Radi izrade pravne klasifikacije pomorskih objekata Comité Maritime International – CMI je osnovao posebnu radnu grupu koja se bavi problematikom pravne nomenklature brodova i drugih pomorskih objekata. Vidjeti: <https://comitemaritime.org/work/ship-nomenclature/> (stranica posjećena: 23. kolovoza 2020.).

- autonomni plovni objekt⁴ i tradicionalni plovni objekt.⁵ Iz njihovih definicija proizlazi da bi bilo koji plovni objekt koji zadovoljava propisane kriterije mogao biti autonomni plovni objekt, odnosno tradicionalni plovni objekt. Obje su definicije stupile na snagu 28. veljače 2019. U PZ-u nema posebnih odredbi koje bi se odnosile na ovakve vrste plovnih objekata, što znači da se sve odredbe PZ-a koje se odnose na vrstu objekta kojem ovi pripadaju odnose i na te objekte.⁶

Definicija hrvatskog ratnog broda ostala je neizmijenjena; hrvatski ratni brod jest plovni objekt, uključujući podmornicu, koji je pod zapovjedništvom pripadnika Oružanih snaga Republike Hrvatske, a čija je posada vojna, odnosno podvrgnuta vojnoj disciplini i koji je dužan isticati vanjske znakove raspoznavanja ratnih brodova hrvatske državne pripadnosti kad god je potrebno da svoje svojstvo učini poznatim (čl. 5. st. 1. toč. 12., odnosno stari čl. 5. st. 1. toč. 6. PZ). Od ratnih brodova treba razlikovati javne brodove (v. čl. 5. st. 1. toč. 14. PZ), na koje se odredbe PZ-a o brodovima primjenjuju ukoliko nije drugačije propisano PZ-om. Primjer odredbe kojom je propisano drugačije je odredba čl. 201. st. 2. PZ-a, kojom je propisano da za javne brodove nije dozvoljen upis u list C uložka glavne knjige upisnika brodova; zatim odredba čl. 251. PZ-a prema kojoj se odredbe o pomorskim privilegijama ne primjenjuju na javne brodove, kao i odredba čl. 747.a PZ-a kojom je propisano da se obveza imati potvrdu o osiguranju odgovornosti za pomorske tražbine navedene u LLMC 76/96⁷ ne odnosi na ratne brodove, pomoćne ratne brodove ili brodove u vlasništvu države ili brodove kojima upravlja država i koji služe za negospodarske javne svrhe.

Podmornica je jedini plovni objekt koji nije posebno definiran PZ-om.⁸ Nepostojanje definicije i kriterija za podvođenje određenog plovnog objekta pod ovaj pojam otežava (ili onemogućava) davanje odgovora na pitanje mogu li

⁴ Autonomni plovni objekt je plovni objekt koji ovisno o stupnju automatizacije i zahtjevima za neposrednim nadzorom stalne službe može ploviti bez ukrcane posade ili sa smanjenim brojem članova posade (čl. 5. st. 1. toč. 1. PZ).

⁵ Tradicionalni plovni objekt jest originalni plovni objekt ili pojedinačna replika projektirana prije 1950. godine, građen pretežito od izvornih materijala (čl. 5. st. 1. toč. 61. PZ).

⁶ U odnosu na tradicionalne plovne objekte, ne vidimo prepreku ovakvom normiranju. Međutim, čini se da je u odnosu na autonomne plovne objekte zakonodavac ipak trebao dati poseban pravni okvir i predvidjeti dodatne norme s obzirom na njihove specifičnosti. Ova rasprava svakako prelazi okvire ovoga rada. CMI je osnovao posebnu radnu grupu s ciljem identificiranja odredbi pojedinih međunarodnih konvencija koje bi radi mogućnosti primjene na besposadne brodove trebalo pojasniti ili izmijeniti. Vidjeti: <https://comitemaritime.org/work/mass/> (stranica posjećena: 23. kolovoza 2020.). O autonomnom brodu: Čorić, D., Pajković, M., Autonomni brod - nova vrsta broda, u pomorskom zakonodavstvu, u: Zbornik radova 2. međunarodne znanstvene konferencije pomorskog prava "Suvremeni izazovi pomorske plovidbe" (ISCML 2018) (ur. Amžić Jelovčić, P.), Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu, Split, Pravni fakultet Split, Split, 2018., str. 105-118.

⁷ Konvencija o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976. godine (NN – MU, br. 2/92.) i Protokol iz 1996. kojim se mijenja i dopunjuje Konvencija o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976. godine (NN – MU, br. 18/05.) (dalje: LLMC 76/96).

⁸ Podmornica je kao vrsta plovnog objekta uvedena ZID PZ iz 2015. (NN, br. 26/15.).

se podvodne ronilice, kao besposadno podvodno plovilo, smatrati autonomnom podmornicom.⁹ Ukoliko bi odgovor na ovo pitanje bio pozitivan, na podvodne ronilice bi se primjenjivao znatan broj odredbi PZ-a. Ratna je podmornica, doduše, obuhvaćena definicijom ratnog broda (čl. 5. st. 1. toč. 12. PZ), ali niti ona nije definirana.

Definicije jahte i brodice također su mijenjane ZID-om PZ-a.¹⁰ Duljina plovnog objekta i broj putnika koji je objekt ovlašten prevoziti kriterij su za razlikovanje jahte (toč. 13.), velike putničke jahte (toč. 60.) i brodice (toč. 7.).

Jahta jest plovni objekt za sport i razonodu, neovisno o tome koristi li se za osobne potrebe ili za gospodarsku djelatnost, a čija je duljina trupa veća od 15 metara i koji je namijenjen za dulji boravak na moru, te koji je osim posade ovlašten prevoziti do 12 putnika (čl. 5. st. 1. toč. 13. PZ). U odnosu na definiciju koja je bila na snazi do 31. prosinca 2019. izmijenjena je minimalna duljina trupa, koja je ranije iznosila 12 metara. Pored toga, ZID-om PZ-a uveden je i pojam velike putničke jahte koja je definirana u čl. 5. st. 1. toč. 60. PZ-a kao jahta duljine trupa 24 metra ili većeg te koja je osim posade ovlaštena prevoziti više od 12, ali ne više od 36 putnika.

Jahta je, kao i brod, za potrebe pojedinih dijelova PZ-a posebno definirana. Primjerice, u dijelu kojim su propisani uvjeti poslovanja brodarka u međunarodnoj plovidbi pojam jahta ima značenje jahte u međunarodnoj plovidbi koja se koristi u gospodarske svrhe (čl. 429. st. 2. toč. 3. PZ).

Brodica jest plovni objekt namijenjen za plovidbu morem koji je ovlašten prevoziti najviše 12 putnika, čija je duljina trupa veća od 2,5 metra, a manja ili jednaka 15 metara, ili ukupne snage porivnih uređaja veća od 5 kW (čl. 5. st. 1. toč. 7. PZ). Definicija brodice također je izmijenjena ZID-om PZ-a 2019. i stupila je na snagu 1. siječnja 2020. Ovom je izmjenom brodice definirana

⁹ O problematici nemogućnosti podvođenja autonomnih podvodnih ronilica pod definicije PZ-a, prije njegove izmjene iz 2019., i razlozima i prijedlozima za promjenu: Radionov Radenković, N., Mandžuka, S., *Autonomne podvodne ronilice: Novi pojam hrvatskog pomorskog prava*, Poredbeno pomorsko pravo, Vol. 46, br. 161, 2007., str. 41-62.

¹⁰ O pravnom statusu broda, jahte i brodice u hrvatskom pravu prije donošenja ZID PZ-a 2019. i prijedlozima za unaprjeđenje zakonskih rješenja vidjeti: 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, u: Il diritto maritimo – Quaderni 3, The Ship: an Example of Legal Pluri-Qualification*, (ur. Musi, M.), Bonomo Editore, 2016., str. 249-277.; Skorupan Wolff, V.; Padovan, A. V., *Smjernice za pravilan odabir stvarno nadležnog suda u sporovima iz ugovora o vezu u marini te zakonski prijedlozi de lege ferenda*, u: *Zbornik radova 1. međunarodne znanstvene konferencije pomorskog prava "Suvremeni izazovi pomorske plovidbe" (ISCML 2016)*, Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu, Split, 2017., str. 379-420.; Petrinović, Ranka; Mandić, Nikola; Sirišćević, Ena, *The Status of Vessels for Sport and Recreation in the Croatian and Montenegrin Legislation and Meeting the Requirements of Navigation Safety in Nautical Tourism Ports*, u: *Proceedings of the Third International Conference on Traffic and Transport Engineering*, (ur. Čokorilo, O.), Beograd: City Net Scientific Research Center Ltd. Belgrade, 2016., str. 312-321.

nomotehnički ispravnije, budući da je ranija definicija bila negativna, odnosno broдика je bila definirana kao plovni objekt namijenjen za plovidbu morem, koji nije brod ili jahta, čija je duljina veća od 2,5 metara, ili ukupne snage porivnih strojeva veća od 5 kW (stari čl. 5. st. 1. toč. 15. PZ). Izriječno su iz obje definicije brodice isključene određene vrste plovila – plovila koja pripadaju drugom pomorskom objektu u svrhu prikupljanja, spašavanja ili obavljanja radova, plovila namijenjena isključivo za natjecanja, kanui, kajaci, gondole i pedaline te daske za jedrenje i daske za jahanje na valovima. Plovila koja pripadaju drugom pomorskom objektu smatraju se pripadnošću tog pomorskog objekta (čl. 217. PZ).

Iako u PZ-u ne postoje drugačije definicije brodice, koje bi se koristile za potrebe određenog dijela PZ-a, za potrebe primjene pravila o ograničenju odgovornosti brodarka, broдика se smatra brodom s tonažom koja ne prekoračuje 500 tona (v. čl. 399. st. 1. PZ).

Konačno, najviši rodni pojam u odnosu na objekte na koje se primjenjuju odredbe PZ-a je pomorski objekt. Definicija pomorskog objekta (koja zapravo i nije definicija već nabranje objekata koji se smatraju pomorskim objektom) ostala je neizmijenjena (čl. 5. st. 1. toč. 2. PZ, odnosno stara toč. 31. PZ). Pored plovni objekata, koji su namijenjeni plovidbi morem, pomorski objekti su i objekti stalno privezani ili usidreni na moru (plutajući objekti) i objekti u potpunosti ili djelomično ukopani u morsko dno ili položeni na morsko dno (nepomični odobalni objekti).

Plutajući objekt definiran je u čl. 5. st. 1. toč. 29. PZ (stara toč. 13.), kao pomorski objekt stalno privezan ili usidren na moru, koji nije namijenjen za plovidbu (npr. plutajući dok, plutajuće skladište, plutajući restoran, plutajuća elektrana, pontonski most, pontonska marina i sl.), dok je nepomični odobalni objekt definiran u čl. 5. st. 1. toč. 23. PZ (stara toč. 14.) kao pomorski objekt u potpunosti ili djelomično ukopan u morsko dno ili položen na morsko dno, koji nije namijenjen za plovidbu (npr. nepomični odobalni objekt za istraživanje i eksploataciju podmorja, podmorski cjevovod i sl.), osim podmorskog kabela i objekata prometne infrastrukture (npr. podmorski tunel, most oslonjen na morsko dno i sl.). Obje su definicije ostale neizmijenjene.

I za kraj treba spomenuti brod u gradnji, koji je definiran u čl. 5. st. 1. toč. 4. PZ-a kao brod koji se gradi od trenutka polaganja kobilice ili sličnog postupka gradnje, a koji je upisan u upisnik brodova kao brod u gradnji, do završetka gradnje i upisa u upisnik brodova kao brod. Iz ove bi se definicije mogao izvući pogrešan zaključak da je brod u gradnji – brod. On to postaje tek kad se kao takav upiše u upisnik brodova. Prije izmjena PZ-a brod u gradnji bio je definiran kao gradnja broda od trenutka polaganja kobilice ili sličnog postupka gradnje do

trenutka upisa u upisnik brodova (stari čl. 5. st. 1. toč. 29. PZ). Ostali pomorski objekti u gradnji nisu definirani, ali bi se po analogiji na njih mogla primijeniti definicija broda u gradnji.

3. Polje primjene imovinskopravnih odredbi PZ-a

3.1. Polje primjene odredbi PZ-a o brodovima do 27. veljače 2019.

Starom odredbom čl. 2. st. 1. PZ-a o polju primjene odredbi koje se odnose na brodove, a koja je bila na snazi do 27. veljače 2019. godine, bilo je propisano da se odredbe PZ-a o brodovima primjenjuju i na jahte, ako nije samim Zakonikom drugačije propisano. Sljedećim je stavkom ovo pravilo bilo potvrđeno te je dodatno bilo pojašnjeno da se odredbe PZ-a koje se odnose na brodove primjenjuju na druge pomorske objekte, osim jahti, samo ako je to Zakonikom izričito predviđeno. To je značilo da se u odnosu na brodicu i civilnu podmornicu primjena PZ-a izrijekom mora propisati.

Odredba o odgovarajućoj primjeni odredbi o brodovima u gradnji na jahte u gradnji nije postojala. Pitanje je bi li se pozivom na stari čl. 2. st. 1. PZ-a moglo tumačiti da su se te odredbe primjenjivale i na jahte u gradnji.

Posebnom odredbom, koja nije mijenjana, propisano je da se odredbe Zakonika primjenjuju na ratne brodove samo ako je to Zakonikom izričito predviđeno (čl. 3. PZ). Ipak, na nekoliko je mjesta u Zakoniku izrijekom propisano i izuzeće od primjene u odnosu na ratne brodove. S druge strane, pojedini se dijelovi PZ-a primjenjuju na sve pomorske objekte ili na sve plovne objekte, pa se može postaviti pitanje jesu li takvim odredbama obuhvaćeni i ratni brodovi, budući da i oni ulaze u opseg pojma plovnog objekta (v. čl. 5. st. 1. toč. 27.), a time i pomorskog objekta (čl. 5. st. 1. toč. 31.). U pravilu se pored odredbe kojim je propisana primjena na sve plovne objekte još i izrijekom propisuje primjena na ratne brodove (primjerice, kod sudara, spašavanja, izvanugovorne odgovornosti vlasnika broda i brodarka). Takav pristup smatramo ispravnim s obzirom na odredbu čl. 3. PZ-a.

3.2. Polje primjene odredbi PZ-a o brodovima od 28. veljače 2019.

3.2.1. Općenito o polju primjene odredbi PZ-a o brodovima od 28. veljače 2019.

S danom 28. veljače 2019. godine na snagu je stupila izmijenjena odredba čl. 2. PZ-a o polju primjene odredbi o brodovima. Ovom je izmjenom polje primjene odredbi o brodovima znatno prošireno, budući da se te odredbe sada primjenjuju ne samo na brodove i jahte, već i na druge pomorske objekte, osim

ratnog broda, ako samim Zakonikom nije drugačije određeno (čl. 2. st. 1. PZ). Prvi prijedlozi izmjene odredbe čl. 2. PZ-a išli su u smjeru proširivanja polja primjene samo na brodice,¹¹ ali se u postupku donošenja PZ-a ipak odlučilo primjenu proširiti na sve pomorske objekte.

To znači da se odredbe PZ-a o brodovima primjenjuju na jahte, brodice i podmornice koje nisu ratne, ali i na plutajuće objekte i nepomične odobalne objekte, sve dok samim Zakonikom takva primjena nije isključena. S obzirom da je s 28. veljače 2019. na snagu stupila i definicija autonomnog plovnog objekta, odredbe o brodovima od tog su datuma primjenjive i na autonomne plovne objekte.¹²

Izmijenjenom odredbom čl. 2. st. 2. PZ-a propisano je da se odredbe o brodovima u gradnji primjenjuju i na druge objekte u gradnji, osim ako je PZ-om drugačije određeno. Iako primjena ovih odredbi na ratni brod u gradnji nije izrijeком isključena, čini se da bi *argumentum a maiori ad minus* valjalo izvesti zaključak da se odredbe PZ-a o brodovima u gradnji ne primjenjuju na ratne brodove (i ratne podmornice) u gradnji.

Posebna pravila o polju primjene pojedinih dijelova PZ-a oduvijek su postojala i, u pravilu se nisu mijenjala odredbama ZID PZ 2019. Do 28. veljače 2019. posebna pravila su, u pretežitom dijelu, služila proširenju polja primjene odredbi o brodovima, a samo iznimno je polje primjene bilo suženo isključivo na brodove ili određenu vrstu brodova (primjerice, kod odgovornosti za onečišćenje mora uljem koje se prevozi kao teret). Od stupanja na snagu izmijenjene odredbe čl. 2. st. 1. PZ-a posebnim se odredbama, u pravilu, sužava polje primjene odredbi o brodovima, pojedini se objekti isključuju od primjene ili se njihova primjena ograničava na samo određene pomorske objekte. Tek iznimno je polje primjene ovih odredbi prošireno izričito odredbom o primjeni i na ratne brodove ili hidroavion na vodi ili pak obuhvaćanjem pod pojam broda čak i “plovila i naprave sposobne za plovidbu”.

Posebne su odredbe o polju primjene pojedinih dijelova PZ-a u većem broju ostale neizmijenjene – ali neke su ipak mijenjane (primjerice, odredbe čl. 430. st. 3 i 440. st. 1. o primjeni ugovora o gradnji, preinaci ili popravku broda za koje je propisano da se primjenjuju i na jahte i brodice).

¹¹ Tako Skorupan Wolff i Padovan predlažu izmjenu i dopunu čl. 2. st. 1. na način da on glasi: “Ako ovim Zakonom nije drugačije određeno, njegove odredbe koje se odnose na brodove primjenjuju se i na jahte i brodice”, a čl. 2. st. 2. PZ-a na način da glasi: “Odredbe ovog Zakona koje se odnose na brodove primjenjuju se i na druge pomorske objekte osim jahti i brodice, samo ako je to ovim Zakonom izričito predviđeno.” Vidjeti: Skorupan Wolff, V., Padovan, A. V., Smjernice ..., op. cit., str. 417. O dodatnim prijedlozima *de lege ferenda* i razlozima za predložene izmjene (problem stvarne nadležnosti za sporove iz ugovora o vezu) opširno vidjeti u navedenom djelu.

¹² Na tradicionalne plovne objekte ove su se odredbe i prije primjenjivale, samo oni nisu bili klasificirani kao tradicionalni plovnii objekti.

S obzirom na nedosljednu izmjenu posebnih odredbi PZ-a o polju primjene pojedinih dijelova PZ-a, u (usmenim) stručnim raspravama postavilo se načelno pitanje kako tumačiti dio odredbe čl. 2. PZ-a kojim je propisano da se odredbe o brodovima primjenjuju na ostale pomorske objekte “ako ovim Zakonikom nije drugačije određeno”. Odnosno, pitanje je mora li se primjena odredbe o brodovima na određene pomorske objekte izrijekom isključiti (primjerice, “odredbe ove glave Zakonika ne primjenjuju se na ...” ili se ima smatrati da je Zakonikom drugačije određeno i u slučaju postojanja posebne odredbe kojom je propisano polje primjene određenog dijela PZ-a „odredbe ove glave Zakonika primjenjuju se na brod i...“ pri čemu su neki pomorski objekti izostavljeni?

Zagovornici shvaćanja da pomorski objekti trebaju biti izrijekom isključeni od primjene argumentiraju svoj stav u prvom redu *ratiom* izmjene odredbe čl. 2. st. 1. PZ-a, a to je upravo proširena primjena njegovih odredbi o brodovima na sve pomorske objekte. Smatraju, nadalje, da logičko tumačenje pravne norme dovodi do toga zaključka. Naime, time što je primjena određenog dijela PZ-a propisana za brod i na određene (ali ne sve) pomorske objekte, ne isključuje primjenu odredbe čl. 2. PZ-a, jer se takva odredba i dalje odnosi (i) na brod. Nabranje još nekih, ali ne svih pomorskih objekata, smatraju posljedicom nedovoljno pažljivog redigiranja prijedloga ZID PZ, odnosno nabrojane pomorske objekte smatraju nomotehničkim viškom.

S druge strane, postoji shvaćanje da bi sintagmu “ako nije drugačije propisano” trebalo tumačiti na način da je odredba kojom je propisana primjena određenog dijela PZ-a na brod i pojedine (ali ne sve) pomorske objekte posebna odredba, odnosno, odredba kojom je drugačije propisano i koja priječi primjenu odredbe čl. 2. PZ-a. Prema ovom shvaćanju svaka odredba kojom je propisano “odredbe ovog dijela Zakonika primjenjuju se na brodove i ...” posebna je odredba o polju primjene određenog dijela PZ-a i ima prednost pred općom odredbom čl. 2. PZ-a. Da je zakonodavac želio postići ranije opisani učinak, smatraju, odredba čl. 2. PZ-a trebala je glasiti “osim ako primjena na pojedine pomorske objekte nije izrijekom isključena”. Osim toga, kada bi se prihvatilo prethodno tumačenje, nameće se pitanje *rati*a postojanja posebnih odredbi kojima se propisuje primjena određenog dijela PZ-a na brod i samo neke pomorske objekte. Takva odredba uopće ne bi imala svoju svrhu.

Zagovornici potonjeg shvaćanja ističu i da su isključujuće odredbe u PZ-u rijetke; neke se u njemu nalaze od ranije,¹³ dok su neke ušle u PZ stupanjem

¹³ Odredbom čl. 251. PZ-a bilo je propisano da se odredbe članka 241. – 250. (o privilegijima na brodu) ne odnose na brodove upisane u upisnik javnih brodova. Isključujuća odredba postoji i sada – navedene se odredbe ne odnose na javne brodove upisane u upisnik brodova.

na snagu ZID PZ 2019.¹⁴ Kada bi se jedino primjenom isključujućih odredbi mijenjalo polje primjene odredbi o brodovima iz čl. 2. st. 1. PZ-a, broj odredbi PZ-a koje se ne primjenjuju na sve pomorske objekte bio minimalan. Istovremeno, nesporno je da se neke odredbe (dijelovi PZ-a) po prirodi stvari neće moći primijeniti na sve pomorske objekte, u prvom redu na nepomične odobalne objekte.

Načelno, smatramo da je sintagmu iz čl. 2. PZ-a “ako nije drugačije propisano” ispravno tumačiti na način da se drugačije propisanim smatraju kako slučajevi kada su određene kategorije pomorskih objekata izrijekom isključene, tako i slučajevi kada je propisana primjena samo na određene (a ne sve) pomorske objekte. Svaka takva posebna odredba o polju primjene isključuje (a u nekim situacijama nadopunjuje, primjerice kada je propisana primjena u odnosu na ratne brodove ili hidroavion na vodi) primjenu opće odredbe iz čl. 2. PZ-a.

Ipak, uz ovakav je stav potrebno izraziti i ogradu, s obzirom da je opća odredba čl. 2. PZ-a pretrpjela bitnu izmjenu. Tumačenje posebnih odredbi, zasnovano u prvom redu na jezičnom tumačenju, potrebno je potvrditi (ili opovrgnuti) u odnosu na svaku pojedinu posebnu odredbu o polju primjene, primjenom različitih metoda tumačenja pojedinih odredbi Zakonika - povijesnoj, logičkoj, komparativnoj, sustavnoj i teleološkoj. Primjenom različitih metoda tumačenja dolazi se i do više mogućih značenja pravne norme, od kojih se odabire najpovoljnije značenje, kombiniranjem i nadopunom pojedinačno dobivenih rezultata tumačenja.¹⁵ Tako će posebne odredbe u nekim slučajevima imati nadopunjujuću funkciju u odnosu na odredbu čl. 2. PZ-a.

Konačno, prilikom tumačenja odredbi o polju primjene u nekim slučajevima treba uzeti u obzir i ostala obilježja samog instituta, koja će u nekim slučajevima djelovati kao isključujući faktor (primjerice, kod zajedničke havarije, vidi *infra* 3.2.2.4.3.).

U nastavku teksta izdvojiti će se posebne odredbe o polju primjene pojedinih dijelova PZ-a kojima su regulirani imovinskopravni odnosi te će se, u skladu s gore navedenim, pokušati dati smjernice praktičarima za njihovo ispravno tumačenje, a zakonodavcu za njihovu izmjenu.

¹⁴ Primjerice, kod čl. 76. PZ-a kojim je regulirana sposobnost broda za plovidbu propisano je da se dio odredbi ne primjenjuje na plutajuće i nepomične odobalne objekte, odnosno da se neke odredbe ne primjenjuju na brodice ili u čl. 89. PZ-a kojim je propisano da se odredbe o baždarenju brodova ne primjenjuju na brodicu, osim brodice koja se koristi za ribolovne aktivnosti, neovisno o tome koristi li se za osobne potrebe ili za gospodarsku djelatnost, jahtu duljine trupa manjeg od 24 metra u nacionalnoj plovidbi i nepomične odobalne objekte.

¹⁵ Visković, N., O tumačenju pravnih akata, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Zagrebu (u spomen prof. Olegu Mandiću), 3-4/1981., str. 373.; isti: Teorija države i prava, Birotehnika, Zagreb, 2006., str. 248-249.

3.2.2. Posebne odredbe o polju primjene imovinskopravnih odredbi PZ-a

3.2.2.1. Stvarna prava

Prilikom razmatranja pitanja polja primjene odredbi PZ-a o brodovima od 28. veljače 2019. do 31. prosinca 2019. treba svakako uzeti u obzir činjenicu da je stupanje na snagu izmijenjenih odredbi o stvarnim pravima bilo odgođeno do 1. siječnja 2020. (kao i dijelovi koji uređuju pitanja državne pripadnosti, identifikacije i upisa u upisnik brodova, čl. 291. ZID PZ 2019.). Pitanje koje se ovdje nameće je da li je prošireno polje primjene iz izmijenjenog čl. 2. PZ-a imalo utjecaja na polje primjene odredbi PZ-a o stvarnim pravima koje su ostale na snazi do 1. siječnja 2020.

U većini su se odredbi starog Dijela petoga (Stvarna prava), Glava I (Pravo vlasništva) i II (Založna prava) izrijeком navodili brod, brod u gradnji, jahta i jahta u gradnji kao objekti na koje se primjenjuju odredbe odnosnih dijelova PZ-a.¹⁶ Pored toga, postojalo je posebno pravilo o primjeni dijela Zakonika o založnim pravima i na brodice, jahte, brodove u gradnji i jahte u gradnji koje se nalaze u plutajućem stanju (stari čl. 252. PZ-a).

Pitanje je, dakle, da li su se odredbe o stvarnim pravima mogle u periodu od 28. veljače 2019. do 1. siječnja 2020. primjenjivati i na ostale pomorske objekte, pozivom na odredbu čl. 2. PZ-a.

Promatra li se *ratio legis* odredbe čl. 2. PZ-a, on nesporno jest proširenje polja primjene odredbi o brodovima i na ostale pomorske objekte. Međutim, u odnosu na stvarna prava treba posebno uzeti u obzir i činjenicu da je zakonodavac ove dijelove PZ-a također izmijenio, i to upravo na način da se te odredbe odnose na brodove (a onda primjenom odredbe čl. 2. PZ-a i na sve ostale pomorske objekte), ali je stupanje na snagu tako izmijenjenih glava odgodio do 1. siječnja 2020. (vidi *infra* 3.3.2.1.). Sustavno tumačenje ovih odredbi ukazuje na to da je zakonodavac u odnosu na čitav jedan dio Zakonika ostavio dulji period za njegovo stupanje na snagu, a do kada se nastavljaju primjenjivati stare odredbe s poljem primjene propisanim posebnim odredbama.

Budući da su ovi dijelovi Zakonika, za čije je izmjene stupanje na snagu bilo odgođeno do 1. siječnja 2020., imali posebne odredbe o polju primjene, izmjena odredbe čl. 2. PZ-a nije bila od utjecaja na njihovo polje primjene (o polju primjene odredbi o stvarnim pravima nakon 1. siječnja 2020. vidi *infra* 3.3.).

¹⁶ Odredbom čl. 216. PZ-a bilo je prošireno polje primjene odredbi čl. 213-215. o stjecanju prava vlasništva i drugih stvarnih prava i na brodice koje su na zahtjev njihovih vlasnika upisane u upisnik brodova, odnosno jahti. Međutim, ova je odredba postala suvišna još 2005. godine, stupanjem na snagu Pravilnika o brodicama i jahtama (NN, br. 27/05.) koji je uveo osnivanje lista C (teretovnice) u ulošku glavne knjige očevidnika brodice.

3.2.2.2. Ograničenje odgovornosti broдача

U Dijelu šestom (Broдар), Odjeljku 1., regulirano je pitanje odgovornosti broдача i sustav ograničenja odgovornosti. Odredbom čl. 385. PZ-a propisano je "Za obveze koje nastaju u vezi s plovidbom i iskorištavanjem broда odgovara broдар, ako ovim Zakonikom nije drugačije određeno." Radi se o odredbi o broду, koja bi se, ako samim Zakonikom nije drugačije propisano, primjenom odredbe čl. 2. PZ-a odnosila na sve pomorske objekte.

Međutim, u ovom se dijelu Zakonika nalazi nekoliko odredbi o primjeni, odnosno isključenju od primjene odredbi ovog dijela Zakonika na određene objekte. Prvo je, u čl. 399. st. 1. PZ-a propisano da se odredbe o odgovornosti broдача i postupku ograničenja odgovornosti primjenjuju i na brodice, s time da se za potrebe primjene pravila o ograničenju odgovornosti broдача, broдica smatra brodom s tonažom koja ne prekoračuje 500 tona. Potom je, u čl. 399. st. 2. PZ-a propisano da se ovaj dio Zakonika ne primjenjuje na a) leбдjelice i b) ploveće platforme koje se koriste za istraživanja i iskorištavanje prirodnih bogatstava morskog dna i podzemlja. Konačno, odredbom čl. 400. PZ-a propisano je da se odredbe ovog dijela Zakonika odnose i na ratne broдове.^{17,18} Odredba čl. 400. PZ-a nije od utjecaja na pitanje primjene ovih odredbi na ostale pomorske objekte, jer se radi o iznimci od čl. 3. PZ-a.

Iako su oba stavka čl. 399. PZ-a nesporno posebne odredbe o polju primjene odredbi ovog dijela Zakonika, zbog njihove se specifične formulacije i postojanja jedne uključujuće i jedne isključujuće odredbe, svakako treba postaviti pitanje na koji način one utječu na mogućnost primjene odredbi o ograničenju odgovornosti na ostale pomorske objekte - jahte, civilne podmornice, plutajuće objekte i nepomične odobalne objekte. Odgovor na pitanje primjenjivosti ovog dijela Zakonika treba iznaći u odnosu na svaki pomorski objekt zasebno. U obzir pritom treba uzeti i činjenicu da se ove odredbe nisu mijenjale ZID-om PZ-a 2019., kao i to da su odredbe o ograničenju odgovornosti u PZ unesene po uzoru na LLMC 76/96 konvenciju.

LLMC 76/96 ne sadrži definiciju broда - odredbe se odnose na *seagoing ship*, s tonažom preko 300 tona, uz mogućnost uvođenja posebne regulative u nacionalno pravo kojim bi se sustav ograničenja odgovornosti primjenjivao i na

¹⁷ Proširenom primjenom odredbi o ograničenju odgovornosti i na ratne broдове obuhvaćene su i ratne podmornice (koje ulaze u definiciju ratnog broда). Ratni brođovi se u LLMC 76/96 ne spominju, a u Smjernicama o odgovornosti brođovlasnika za pomorske tražbine donesenim uz Rezoluciju A.898(21) usvojenu 25. studenog 1999., propisano je da se pravila o ograničenju odgovornosti ne primjenjuju na ratne brođove. Dakle, hrvatski je zakonodavac u odnosu na ratne brođove odstupio od međunarodnih rješenja.

¹⁸ U odredbi čl. 400. vjerojatno je redakcijskom pogreškom propisana primjena odredbi čl. 386-457, umjesto čl. 386-427. PZ-a.

druge plovne objekte (*vessels*), odnosno, na brodove (*ships*) s tonažom manjom od 300 tona (v. čl. 1. st. 2. i čl. 15. st. 2. (b) LLMC 76/96). Imajući na umu navedenu odredbu Konvencije proizlazi da je odredba čl. 399. st. 1. PZ-a (prije ZID PZ 2019.) imala dvije svrhe - njome nije samo određena primjena odredbi o ograničenju odgovornosti i na brodice, nego je propisan način obračuna ograničenja odgovornosti (za potrebe tih odredbi brodice se smatra brodom s tonažom koja ne prekoračuje 500 tona).¹⁹

Pitanje je da li je nakon stupanja na snagu izmijenjenog čl. 2. PZ-a odredba čl. 399. PZ-a izgubila jednu od svojih funkcija (određivanje polja primjene za taj dio Zakonika) i zadržala samo funkciju određivanja kriterija za izračun ograničenja odgovornosti. Smatramo da je.

Ovisno o odgovoru na prethodno postavljeno pitanje otvara se i pitanje primjenjivosti odredbi o ograničenju odgovornosti brodarka u odnosu na jahte i civilne podmornice. Pitanje je da li se one trebaju smatrati isključenima zbog odredbe čl. 399. st. 1. PZ-a. Čini se da bi se, s obzirom na intenciju zakonodavca da proširi polje primjene PZ-a na sve pomorske objekte te činjenicu da odredba čl. 399. st. 1. PZ-a ima i dodatnu funkciju, trebalo braniti tezu da su odredbe ovog dijela Zakonika primjenjive i na jahte i podmornice, odnosno da odredba čl. 399. st. 1. PZ ne isključuje primjenu odredbe čl. 2. st. 1. PZ-a. Ipak, razmotrimo mogućnost primjene ovog dijela Zakonika na ostale pomorske objekte.

U odnosu na mogućnost primjene odredbi o ograničenju odgovornosti na jahte ne bi trebalo biti dvojbi. Da bi se odredbe o ograničenju trebale primjenjivati i na ove objekte proizlazi i iz povijesnog tumačenja odredbe čl. 399. st. 1. PZ-a. Naime, do stupanja na snagu izmjene čl. 2. PZ-a, odredbe PZ-a o brodovima primjenjivale su se i na jahte ako Zakonikom nije bilo drugačije određeno. Odredba o primjeni odredbi o ograničenju odgovornosti na brodice unesena je u PZ kako bi se i njih, pored brodova i jahti, uključilo u polje primjene odredbi ovog dijela Zakonika. Budući da je smisao izmjene odredbe čl. 2. PZ-a bio proširenje polja primjene odredbi o brodovima na sve pomorske objekte, čini se neprihvatljivim tumačenje da bi jahte sada bile isključene iz polja primjene ovih odredbi. I sistemsko tumačenje propisa dovodi do istog zaključka. Naime, u pojedinim se dijelovima PZ-a (izvan dijela šestog) pravo na ograničenje odgovornosti izrijeком propisuje i za vlasnika ili korisnika jahte. Primjerice, u čl. 673.a PZ kojom je propisano da najmoprimac može ograničiti svoju odgovornost u vezi s plovidbom i uporabom brodice i jahte u skladu s

¹⁹ Minimalni iznos ograničenja propisan čl. 391. st. 1. toč. 1. a) i toč. 2. a) PZ-a odnosi se na sve brodove s tonažom do 2000 tona. Čini se da je izjednačavanje s brodom od 500 tona ostalo u PZ-u nakon izmjene PZ-a iz 2008. (ZID PZ, NN, 146/08), kada se ova granica mijenjala sa 500 tona na 2000 tona za brodove. Inače, nema zapreke da se, *de lege ferenda*, za sve brodice, kao i za brodove manje od 300 tona propišu niži iznosi od onih predviđenih za brodove do 2000 tona.

odredbama dijela šestog PZ-a. Slična odredba nalazi se i u čl. 812.a PZ-a kojom je propisano da vlasnik, korisnik i najmoprimac jahte ili brodice za štete iz čl. 810., 811. i 812. PZ-a mogu ograničiti svoju odgovornost osnivanjem fonda ograničene odgovornosti. Konačno, do istog se zaključka dolazi i logičkim tumačenjem, jer *argumentum a minori ad maius*, ako je mogućnost ograničenja odgovornosti dana brodicama, svakako treba biti omogućena i jahtama.

U odnosu na civilne podmornice došlo je, čini se, do proširenja polja primjene ovog dijela Zakonika primjenom odredbe čl. 2. st. 1. PZ-a, budući da nisu izrijekom isključene. Treba istaknuti da se ovaj dio PZ-a primjenjuje i na ratni brod, koji po definiciji uključuje i ratnu podmornicu. To bi mogao biti jedan od argumenata za uključivanje civilnih podmornica u polje primjene ovog dijela Zakonika. Pitanje koje ostaje otvoreno je na koji bi način trebalo izračunavati ograničenje odgovornosti. Otvaranje pitanja primjene ovog dijela PZ-a može se očekivati s obzirom na trend razvoja autonomnih ronilica koje bi se možda mogle podvesti pod pojam podmornica (vidjeti *supra* 2.). Na međunarodnoj je razini sporno da li bi se podmornica mogla smatrati brodom (*seagoing ship*) u smislu LLMC 76/96 konvencije.²⁰

Konačno, pitanje je da li bi iz čl. 399. st. 2. PZ-a kojim je propisano da se odredbe ovog odjeljka ne primjenjuje na lebdjelice i ploveće platforme koje se koriste za istraživanja i iskorištavanje prirodnih bogatstava morskog dna mogao izvesti (pogrešan) zaključak da se onda, *argumentum a contrario*, primjenjuju na sve ostale pomorske objekte. Prije donošenja zaključka o polju primjene ovog dijela Zakonika s obzirom na objekte potrebno je utvrditi kakvi su zapravo objekti lebdjelice i ploveće platforme i koji je *ratio* postojanja ovih izuzetaka. Ova je odredba unesena u PZ po uzoru na odredbu čl. 15. st. 5. LLMC 76/96. U LLMC 76/96 se za lebdjelice koristi naziv *air-cushion vehicle*. U odnosu na lebdjelice, ovo je jedino mjesto u PZ-u (i jedino mjesto u LLMC 76/96) na kojem se koristi ovaj izraz. Neke lebdjelice potpadaju pod definiciju brzog

²⁰ Zanimljivo je istaći da podmornice uopće nisu spomenute u The Travaux Préparatoires of the LLMC Convention, 1976 and of the Protocol of 1996, CMI, <https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/05/Travaux-Preparatoire-of-the-LLMC-Convention-1976-and-of-the-Protocol-of-1996.pdf> (stranica posjećena 10. kolovoza 2020.).

plovila iz čl. 5. st. 1. toč. 8.²¹ Neovisno o tome koja bi vrsta plovnog objekta takvo plovilo bilo, na njega se ne bi primjenjivale odredbe ovog dijela Zakonika. Drugo izuzeće propisano je za "ploveće platforme koje se koriste za istraživanja i iskorištavanje prirodnih bogatstava morskog dna". Iz ove bi se odredbe dalo zaključiti da su izuzeti tehnički plovni objekti s navedenom namjenom, budući da su oni "ploveći", odnosno po definiciji su brodovi.²² U engleskom tekstu Konvencije propisano je da se Konvencija ne primjenjuje na plutajuće platforme (*floating platforms*, ne ploveće) konstruirane (*constructed...*, ne koje se koriste) za svrhe istraživanja i eksploatacije prirodnih bogatstava morskog dna i podzemlja. Komparacijom odredbi engleske verzije LLMC 76/96 i odredbi PZ-a jasno je da se polje primjene odredbi LLMC 76/96 i PZ-a s obzirom na objekte ne preklapa. Niti formulacija iz LLMC 76/96 nije nedvojbeno jer Konvencija ne sadrži ni definiciju broda ni definiciju plutajuće platforme.

Ovdje treba spomenuti još jednu odredbu LLMC 76/96 konvencije; u čl. 15. st. 4. propisano je da se Konvencija ne primjenjuje na brodove izgrađene ili preuređene za operacije bušenja kada oni obavljaju te radnje (a) kada je država (ugovornica) utvrdila prema svom domaćem pravu višu granicu odgovornosti od ograničenja koje je inače predviđeno; ili (b) kada ta država pristupi kao stranka nekoj međunarodnoj konvenciji koja regulira sustav odgovornosti u odnosu na takve brodove. Niti jedan od navedenih uvjeta u Republici Hrvatskoj nije ispunjen. Dakle, u Republici Hrvatskoj bi se odredbe LLMC 76/96 primjenjivale na brodove za bušenje, neovisno obavljaju li djelatnosti bušenja ili ne. Ova je odredba u LLMC 76 uvedena kako bi se omogućilo državama strankama Konvencije da za ove brodove utvrde više iznose ograničenja odgovornosti ili čak neograničenu odgovornost. Norveška je, kao predlagatelj ove odredbe, pojasnila da želi izjednačiti pravni režim bušućih brodova s režimom primjenjivim na

²¹ U Pravilima za statutarnu certifikaciju pomorskih brodova, Opći propis, (Prilog 1, Općenito) NN, br. 15/19. propisano je da se lebdjelice kojima je zračni jastuk djelomično ili potpuno sačuvan trajno uronjenim krutim elementima strukture trupa nazivaju se lebdibrod (SES) i spadaju pod definiciju dinamički podržanih plovila (DSC), koja su pak vrsta brzog plovila, odnosno vrsta jednotrupnog ili višetrupnog broda (v. 2.2.27.). Definiciju brzog plovila nalazimo u čl. 5. st. 1. toč. 8. PZ-a, u kojoj je ono definirano kao "plovilo koje ima sposobnost postizanja najveće brzine u čvorovima jednake ili veće od 7.1922 ∇ 0,1667 gdje je ∇ istisnina na konstruktivnoj vodnoj liniji u m³."

U Pravilniku o brodicama, čamcima i jahtama, NN, br. 13/20., 52/20., u čl. 4. st. 1. toč. 31. definirano je osobno plovilo na vodomlazni pogon (vodeni skuter, i sl.) kao brodice, čamac duljine manje od 4 metra, opremljena motorom s unutarnjim izgaranjem i vodomlaznom pumpom kao glavnim pogonskim uređajem, projektirana na način da osoba ili osobe na njoj sjede, stoje ili kleče na trupu a ne unutar trupa. I u definiciji brodice za osobne potrebe (čl. 4. st. 1. toč. 3.) propisano je da ona uključuje i osobno plovilo na vodomlazni pogon bez obzira na duljinu trupa.

De lege ferenda, trebalo bi jasno propisati PZ-om koji je status takvih plovila (izrijekom ih uključiti u definiciju brodice).

²² Tehnički plovni objekt jest brod, sa ili bez mehaničkog pogona namijenjen za obavljanje tehničkih radova (bager, dizalica, jaružalo, pokretni odobalni objekt za istraživanje i eksploataciju podmorja) (čl. 5. st. 1. toč. 55. PZ).

platforme koje se bave istraživanjem i eksploatacijom morskog dna i podmorja, a koje su ionako izvan polja primjene Konvencije.²³ Čini se da se i primjenom PZ-a odredbe o ograničenju odgovornosti trebaju primjenjivati i na brodove izgrađene ili preuređene za operacije bušenja kada oni obavljaju te radnje.

Pitanje koje se ovdje nameće jest pitanje određivanja pravnog statusa određenog objekta koji su izgrađeni ili preuređeni za operacije bušenja kada oni obavljaju te radnje. Zanimljivo je istaknuti da je u Pravilima za statutarnu certifikaciju propisano da su tehničkim plovim objektom obuhvaćeni pomični odobalni objekti za bušenje podmorja (MODU), ali i *plutajući* objekt za proizvodnju i skladištenje tekućih tereta (FPSO) i *plutajući* objekt za skladištenje tekućih tereta (FSU). Rasprava jesu li ovi objekti unutar polja primjene LLMC 76/96 prisutna je i na međunarodnoj razini.²⁴ Čini se da bi presudno ipak trebalo biti je li u upisnik brodova takav objekt upisan kao tehnički plovni objekt, dakle, kao brod, ili pak kao plutajući objekt. Na plovne bi se objekte odredbe o ograničenju odgovornosti trebale primjenjivati, pa i u slučaju kada se radi o onim objektima koji se koriste za istraživanja i iskorištavanje prirodnih bogatstava morskog dna. Istovremeno, smatramo da treba iskoristiti opciju predviđenu i samom LLMC 76/96 da se ograničenje odgovornosti za bušeće brodove izgrađene ili preuređene za operacije bušenja kada oni obavljaju te radnje i plutajuće platforme koje su konstruirane za istraživanje i eksploataciju morskog dna i podzemlja urede posebnim odredbama s odgovarajućim (višim) iznosima ograničenja odgovornosti.

Ostaje za odgovoriti da li bi se odredbe o ograničenju odgovornosti mogle primijeniti na ostale plutajuće objekte i nepomične odobalne objekte. Konvencija se, kako je pojašnjeno, primjenjuje na *seagoing ships* pa bi uniformnost rješenja nalagala da se odredbe o ograničenju odgovornosti ne primjenjuju na plutajuće i nepomične odobalne objekte. Da se LLMC 76/96 ne odnosi na platforme i iz bilješki vođenih tijekom rada na pripremi LLMC konvencije. Naime, tada je predstavnik Japana predložio da se u Konvenciji propiše da se plutajuće platforme (bez specifikacije o kojim bi se platformama radilo) smatraju brodovima za potrebe Konvencije. Ovaj prijedlog nije podržala niti jedna država pa se o njemu dalje nije niti raspravljalo.²⁵ I postojanje posebne odredbe o primjeni ovog dijela Zakonika na brodice također je argument protiv

²³ The Travaux Préparatoires of the LLMC Convention, 1976 and of the Protocol of 1996, CMI, <https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/05/Travaux-Preparatoirese-of-the-LLMC-Convention-1976-and-of-the-Protocol-of-1996.pdf> (10 September 2020), str. 362-373., posebno str. 366.

²⁴ Dean, Paul, Shaddick, Simon, Legal and regulatory treatment of floating oil and gas vessels needs clarification, *Oil&Gas Journal*, September, 2012., str. 1-5.

²⁵ The Travaux Préparatoires..., op. cit. str. 367.

primjene ovih odredbi na plutajuće i nepomične odobalne objekte. Konačno, za odgovor na ovo pitanje treba se, čini se, vratiti na početnu odredbu ovog dijela Zakonika kojom je propisano da se za obveze koje nastaju u vezi s plovidbom i iskorištavanjem broda odgovara brodar, ako ovim Zakonikom nije drugačije određeno (čl. 385. PZ). Budući da ni plutajući objekti ni nepomični odobalni objekti nisu namijenjeni za plovidbu, niti se na njih primjenjuju odredbe PZ-a o iskorištavanju brodova (vidi *infra* 3.2.2.3.) pa je ovo još jedan argument za neprimjenu odredbi o ograničenju odgovornosti brodara na ove plutajuće i nepomične odobalne objekte.

Zaključno, izmijenjena odredba čl. 2. PZ-a ostavila je otvorenim pitanje primjene ovog dijela Zakonika u odnosu na jahte (što bi se svakako trebalo tumačiti na način da se na ove objekte odredbe primjenjuju) i u odnosu na civilne podmornice. U odnosu na podmornice prevladavaju razlozi za njihovo uključenje u polje primjene odredbi o ograničenju odgovornosti, ali dvojba ipak ostaje. Određene dvojbe i potreba za jasnim uređenjem postoje i s obzirom na nedefinirano značenje pojma lebdjelica, kao i odnosu na značenje pojma „ploveće platforme koje se koriste za istraživanja i iskorištavanje prirodnih bogatstava morskog dna“. Smatramo da bi prilikom sljedeće redakcije PZ-a ove dvojbe trebalo raščistiti, bilo da se u čl. 399. st. 2. PZ-a riječi ploveće platforme zamijeniti s riječima plutajuće platforme, kako se pravo na ograničenje odgovornosti ne bi uskratilo tehničkim plovnim objektima, koji su brodovi. Radi potpune pravne sigurnosti bilo bi najbolje izrijekom isključiti primjenu odredbi o ograničenju odgovornosti u odnosu na sve nepomične odobalne objekte i plutajuće objekte,²⁶ uz istovremeno propisivanje posebnog sustava odgovornosti i ograničenja odgovornosti za bušeće brodove izgrađene ili preuređene za operacije bušenja kada oni obavljaju te radnje i plutajuće platforme koje su konstruirane za istraživanje i eksploataciju morskog dna i podzemlja.

3.2.2.3. Ugovori

U Dijelu sedmom PZ-a (Ugovori), Glava I. sadrži odredbe o ugovoru o gradnji, preinaci ili popravku broda. Propisano je da se odredbe o ugovoru o gradnji broda primjenjuju i na ugovor o gradnji jahte i brodice, a odredbe o ugovoru o preinaci i popravku broda na ugovor o popravku i preinaci brodice odnosno jahte (čl. 430. st. 3. i čl. 440. st. 1. PZ), osim na dokovanje, ako se ono obavlja kao samostalan posao primjenom tarife ili cjenika (čl. 440. st. 1. PZ).

²⁶ Odredba bi mogla glasiti: Ovaj dio Zakonika ne primjenjuje se na a) lebdjelice, b) plutajuće platforme koje su konstruirane za istraživanje i iskorištavanje prirodnih bogatstava morskog dna i podzemlja i c) plutajuće objekte i d) nepomične odobalne objekte. Ovakvom bi se formulacijom uskladili s odredbama LLMC 76/96.

Pitanje koje se ovdje nameće je primjenjuju li se odredbe PZ-a o gradnji broda i na ostale pomorske objekte. I ovdje su moguća dva pristupa tumačenju. S jedne strane, iz citiranih odredbi, budući da je njima izrijekom propisano polje primjene odredbi ove glave, proizlazi da se na gradnju, popravke i preinake ostalih pomorskih objekata odredbe ove glave ne primjenjuju. Ovo tim više što su jahta i brodica kao objekti na koje se primjenjuju odredbe ove glave unesene u čl. 430. st. 3. i 440. st. 1. PZ-a upravo ZID-om PZ-a kojima se mijenjao i čl. 2. PZ-a. Ako je zakonodavac želio proširiti primjenu ove Glave na sve pomorske objekte postavlja se pitanje zbog čega su unesene odredbe o primjeni na brodice i jahte. Za zaključiti je da je polje primjene ove Glave prošireno izmjenama PZ-a iz 2019. godine, ali ne pod utjecajem odredbe čl. 2. PZ-a već snagom posebne norme. Time su (čini se potpuno neopravdano) iz polja primjene ostali isključeni ostali pomorski objekti. Naravno, moguće je i drugačije tumačenje, da je samim time što je u odredbama čl. 430. st. 3. i 440. st. 1. PZ-a navedeno da se taj dio Zakonika primjenjuje na (između ostaloga) brod, ima primijeniti i na sve ostale pomorske objekte, u skladu s odredbom čl. 2. PZ-a. U prilog ovakvom tumačenju išla bi i činjenica da se izvorno primjena odredbi PZ-a o brodovima namjeravala proširiti samo na jahte i brodice. Promatra li se odredba u tom kontekstu moglo bi se tvrditi da je izričito proširenje primjene ovog dijela PZ-a na jahte i brodice nomotehnički višak. *De lege ferenda* ovu bi dvojbu trebalo ukloniti i brisati riječi jahta i brodica iz citiranih odredbi, kako bi se odredbe o ugovoru o gradnji primjenjivale i na ugovore o gradnji ostalih pomorskih objekata. Do tada, s obzirom na temeljno načelo autonomije volje ugovornih strana, nema zapreke da se primjena ovih odredbi PZ-a ugovori i za ostale pomorske objekte.

U Glavi II. ovog dijela Zakonika, kojom su uređeni ugovori o iskorištavanju pomorskih brodova, među zajedničkim odredbama, koje se odnose na sve ugovore, postoji i odredba o polju primjene pojedinih dijelova ove Glave. U čl. 446. PZ-a propisano je da se odredbe čl. 442-674. PZ-a primjenjuju i na ratne brodove i brodice.²⁷ Pitanje koje se i ovdje postavlja jest od kakvog je utjecaja izmijenjena odredba čl. 2. PZ-a na polje primjene ovog dijela Zakonika. Da li navedena posebna odredba isključuje sve ostale pomorske objekte (uključujući i jahte) ili su navedene odredbe primjenjive, snagom odredbe čl. 2. PZ-a na sve pomorske objekte?

²⁷ Radi se o odredbama Glave II. Ugovori o iskorištavanju pomorskih brodova, Dijela sedmog (Ugovori), ali i odredbama naknadno dodane Glave II.a (Ugovor o najmu jahte i brodice i ugovor o nautičkom vezu) te odredbi čl. 674. PZ-a, koji je prvi članak Glave III. Dijela sedmog o pomorskoj agenciji. Čini se da se radi o redakcijskoj pogrešci, odnosno, da je primjena odredbi PZ-a trebala biti propisana za odredbe čl. 442-673. PZ-a. U tom slučaju ne bi bila obuhvaćena niti naknadno dodana Glava II.a. Ugovor o najmu jahte i brodice i ugovor o nautičkom vezu, koja se na brodice ionako primjenjuje, a ne bi bila propisana primjena na ratni brod, koji se zasigurno neće davati u najam.

Ova odredba primjer je propusta pri redakcijskom uređivanju PZ-a, odnosno neusklađivanja posebnih odredbi o polju primjene s izmijenjenom odredbom čl. 2. PZ-a. Odredbe ovog dijela Zakonika bez ikakve sumnje jesu primjenjive i na jahte. Ovakva je stilizacija posljedica ranije važeće odredbe čl. 2. st. 1. PZ-a o primjeni odredbi PZ-a o brodovima i na jahte (slično kao i u slučaju ograničenja odgovornosti brodar, *supra* 3.2.2.2.). Kako je već više puta isticano, namjera zakonodavca nikako nije bila isključiti primjenu odredbi na jahte u odnosu na one odredbe koje su se i ranije na njih primjenjivale.

Pitanje je da li je moguće tumačiti da se ove odredbe primjenjuju i na ostale plovne objekte (odnosno civilnu podmornicu) te plutajuće objekte i nepomične odobalne objekte, a temeljem izmijenjenog čl. 2. PZ-a. Sve kada bi se i prihvatio stav da objekti na koje se pojedini dijelovi PZ-a ne primjenjuju moraju biti izrijekom isključeni (pa da bi ih se trebalo primjenjivati na sve pomorske objekte), treba imati na umu koji su to ugovori o iskorištavanju pomorskih brodova – ugovori o pomorskom plovidbenom poslu i ugovori o zakupu. Ugovori o pomorskom plovidbenom poslu obavljaju se, po definiciji plovidbom, iz čega bi se mogao izvesti zaključak da se ne mogu primjenjivati na plutajuće i nepomične odobalne objekte. Odredbe ugovora o zakupu (čl. 658-672. PZ) također nisu primjenjive na plutajuće i nepomične odobalne objekte budući da se, po definiciji, radi o davanju u zakup radi obavljanja plovidbene djelatnosti (čl. 658. PZ). Ipak, u slučaju zaključenja drugog pomorskog plovidbenog posla (iz čl. 643-647. PZ) ili ugovora o zakupu koji bi se odnosili na plutajući ili nepomični odobalni objekt ove bi se odredbe mogle primijeniti po analogiji.

Obje grupe ugovora mogle bi, u teoriji, biti primijenjene na civilne podmornice. Da li je zakonodavac želio snagom odredbe čl. 2. st. 1. PZ-a proširiti polje primjene i na njih ostaje dvojbeno. Smatramo da se, zbog postojanja posebnih odredbi, ipak ne bi moglo tumačiti da se ovaj dio Zakonika ima primjenjivati i na civilne podmornice. Međutim, i ovdje, kao i kod ugovora o gradnji i popravku broda nema zapreke da se primjena ovih odredbi PZ-a ugovori i za ostale pomorske objekte.

Kako je ranije spomenuto, odredbom čl. 446. PZ-a propisano je da se odredbe čl. 442-674. PZ-a primjenjuju i na ratne brodove, ali uz navođenje pojedinih dijelova koji se ipak ne primjenjuju. Tako su isključene iz primjene na ratne brodove: 1) odredbe o brodarskom ugovoru na vrijeme za cijeli brod (čl. 450., 451., 582. i 584., a od čl. 447. i 449. PZ-a odredbe koje se odnose na ovaj ugovor); 2) odredbe o pravu naručitelja da sklopi s trećom osobom ugovor o prijevozu stvari (tzv. *subcharter* iz čl. 452. PZ); 3) odredbe iz ugovora o prijevozu putnika i prtljage (čl. 598-633. PZ), osim odredaba koje se odnose na odgovornost prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika (čl. 612. i 620. PZ, a od čl. 613.,

614., 615., 619., 624., 625., 627., 628., 631. i 632. PZ-a odredbe koje se odnose na tu odgovornost) i odredbe čl. 610. PZ-a; 4) odredbe o zakupu broda (čl. 658-672. PZ-a), te 5) odredbe čl. 459. PZ-a (prijevoz određenim brodom kod ugovora o prijevozu stvari) i čl. 577. PZ-a (pravo na razmjerno sniženje vozarine zbog raspolaganja neiskorištenim dijelom brodskog prostora i pravo na naknadu štete zbog raspolaganja tim prostorom usprkos izričitoj zabrani naručitelja).²⁸

Glava II.a kojom su regulirani ugovor o najmu jahte i brodice i ugovor o nautičkom vezu dodana je ZID-om PZ-a 2019. U odredbama ove Glave ne spominje se brod, pa primjena odredbe čl. 2. st. 1. nije moguća. Međutim, na ugovore o najmu i ugovore o vezu ostalih pomorskih objekata (uključujući i brod) trebaju se primjenjivati odredbe ove Glave PZ-a u odnosu na pitanja koja ugovorom nisu regulirana, budući da su odredbe PZ-a o tim ugovorima odredbe pod koje je najbliže moguće podvesti takve ugovore.

Glava III, Dijela sedmog (Ugovori) PZ-a, pod nazivom Ugovor o pomorskoj agenciji nije mijenjana ZID-om PZ-a 2019., što u kontekstu polja primjene PZ-a ima za posljedicu proširenje primjene odredbi o pomorskoj agenciji i na ostale pomorske objekte. Neki agencijski poslovi, po prirodi stvari, neće se moći obavljati u korist plutajućih objekata i nepomičnih odobalnih objekata (primjerice, poslovi koji se odnose na plovidbu, prihvaćanje i otpremanje brodova, brigu o putnicima i sl.), ali nema zapreke da se ostali poslovi obavljaju.

Konačno, posljednji ugovor reguliran u ovom dijelu Zakonika je ugovor o pomorskom osiguranju (Glava IV). I ovdje postoji posebna odredba PZ-a o polju primjene odredbi o ugovoru o pomorskom osiguranju (čl. 684. PZ). Među ostalim, izrijeком je propisana primjena odredbi navedene glave PZ-a na osiguranje brodova u gradnji i stvari namijenjenih njihovoj izgradnji, potom na platforme za istraživanje i eksploataciju podmorja (čl. 684. st. 2. PZ) te na osiguranje jahti i brodice (čl. 684. st. 5. PZ). Iako nije izrijeком propisana primjena ove glave na osiguranja ostalih pomorskih objekata, ona bi ipak mogla i trebala biti primijenjena ukoliko je ispunjen uvjet iz čl. 684. st. 2. PZ-a prema kojemu je primjena ove glave Zakonika predviđena za druga slična osiguranja ako su sklopljena prema policama ili uvjetima uobičajenim za pomorska osiguranja. U skladu s odredbom čl. 2. st. 2. PZ-a odredbe ove glave nesporno će se primjenjivati i na ugovore o osiguranju ostalih pomorskih objekata u gradnji (što bi to proizlazilo i iz odredbe čl. 684. st. 2. PZ-a).

Unutar ove Glave postoje i neke posebne odredbe o polju primjene, primjerice, odredbe čl. 747.a PZ-a o osiguranju odgovornosti za pomorske tražbine navedene

²⁸ Gotovo iste odredbe bile su isključene i po ZPUP-u. Za komentar i kritiku vidjeti: Jakaša, B., Sistem plovidbenog prava Jugoslavije, Treća knjiga, Ugovori o iskorištavanju brodova, 1. svezak, Informator, Zagreb, 1980., str. 4-5.

u LLMC 76/96. Te se odredbe primjenjuju na brodove od 300 bruto tona ili više, osim ratnih brodova, pomoćnih ratnih brodova ili brodova u vlasništvu države ili kojima upravlja država i koji služe za negospodarske javne svrhe. Doduše, nema zapreke da se i za manje brodove ili druge plovne objekte zaključi ovo osiguranje, pa zapravo ni ova odredba nije isključujuća, nego obvezujuća za određenu kategoriju brodova. Pojedine se odredbe, kao što su primjerice odredbe o osiguranju broda na određeno putovanje, neće moći primijeniti na objekte koji nisu plovnici. Odredbe o osiguranju odgovornosti primjenjivat će se, uzimajući u obzir primjenjivost pravila o odgovornosti na pojedine objekte.

Zaključno, promotrimo li utjecaj izmjene odredbe čl. 2. PZ-a na Dio sedmi PZ-a, možemo zaključiti da je u odnosu na neke dijelove nesporno došlo do proširenja polja primjene odredbi o brodovima, međutim postoje i određene dvojbe. Polje primjene ugovora o gradnji, preinaci ili popravku broda prošireno je posebnom normom (ne zbog čl. 2. PZ-a) i na brodice i jahte. *De lege ferenda* ovu bi formulaciju valjalo ispraviti na način da se briše odredba o primjeni na brodice i jahte čime bi odredba čl. 2. st. 1. PZ-a nesporno bila primjenjiva na sve pomorske objekte u odnosu na koje se zaključuje ovaj ugovor. Kod ugovora o iskorištavanju pomorskih brodova, čini se, nema promjena, iako se može pokazati dvojbena primjenjivost odredbi na civilne podmornice. Ugovor o najmu jahte i brodice i ugovor o nautičkom vezu primjenjuju se upravo na brodice i jahte, pa primjena odredbe čl. 2. PZ-a ni ne dolazi u obzir, a u slučaju da se slični ugovori zakluče za potrebe drugih pomorskih objekata, odredbe PZ-a će se primjenjivati jer se radi o odredbama pod koje je najbliže moguće podvesti takve ugovore. Polje primjene se nesporno proširilo u odnosu na ugovor o pomorskoj agenciji. Značaj ovog proširenja je, međutim, minoran, budući da ni do sada nije bilo zapreke da vlasnici ili korisnici ostalih pomorskih objekata, u skladu s načelom stranačke autonomije, zakluče ugovor kojim bi po svom sadržaju odgovarao ugovoru o agenciji, a odredbe PZ-a o pomorskoj agenciji vjerojatno bi se primjenjivale u slučaju da neka prava ili obveze nisu bile regulirane ugovorom, kao ugovori pod koje bi se najbliže ovi mogli podvesti. Ugovor o osiguranju je, usprkos postojanju odredbe o polju primjene, bio i ostao primjenjiv na sve pomorske objekte, upravo zbog pravila o primjeni odredbi na sva slična osiguranja ako su sklopljena prema policama ili uvjetima uobičajenim za pomorska osiguranja. Štoviše, zbog ovakve zakonske konstrukcije ove odredbe Zakonika mogu biti primjenjive i na neke objekte koji nisu pomorski objekti u smislu PZ-a. Izmjena odredbe čl. 2. PZ-a nije bila od značajnog utjecaja na polje primjene ovog dijela Zakonika i ne smatramo da će u praksi izazivati probleme, posebice zbog mogućnosti primjene svih odredbi kao odredbi pod koje je najbliže moguće podvesti takve ugovore.

3.2.2.4. Pomorske nesreće

Osmi dio PZ-a nosi naziv Pomorske nesreće i u njemu se nalazi šest glava, s odredbama o sudaru brodova, spašavanju, zajedničkim havarijama, izvanugovornoj odgovornosti vlasnika broda i brodaru, odgovornosti poduzetnika nuklearnog broda i vađenju i uklanjanju podrtina i potonulih stvari. Svaka od navedenih glava sadrži posebnu odredbu o polju primjene njezinih odredbi, ili čak pojedinih odjeljaka unutar glave. Niti jedna od posebnih odredbi nije mijenjana ZID-om PZ-a 2019. U nastavku teksta ispitat će se je li, i ako jest, u kojoj mjeri je, izmijenjena odredba čl. 2. PZ-a utjecala na polje primjene ovih dijelova PZ-a.

3.2.2.4.1. Sudar

Odredbom čl. 748. PZ-a propisano je da se odredbe Dijela osmog (Pomorske nesreće), Glave I. (Sudar brodova) primjenjuju na svaki plovni objekt bez obzira na njegovu namjenu, te hidroavion na vodi.²⁹ Odredbom čl. 759. PZ-a izrijekom je propisana primjena odredbi ove glave i na ratne brodove.³⁰ Pitanje koje se ovdje nameće je koje to objekte obuhvaća sintagma "plovni objekt bez obzira na njegovu namjenu". Nesporno je da su obuhvaćeni objekti koji se po PZ-u smatraju plovnim objektom, odnosno brod, brodica, jahta, podmornica i ratni brod. Smatramo nespornim da se odredbe PZ-a o sudaru trebaju primijeniti i u slučajevima kada je u sudaru sudjelovao tehnički plovni objekt, budući da su tehnički plovni objekti prema PZ-u vrsta broda.^{31, 32}

Međutim, pitanje je da li se odredbe o sudaru trebaju primijeniti samo na plovne objekte obuhvaćene definicijom plovnog objekta iz čl. 5. st. 1. toč. 27.

²⁹ U odnosu na primjenu ovog dijela PZ-a i na hidroavion na vodi treba istaći da se "na vodi" treba tumačiti i kada je hidroavion u zraku, ali na visini na kojoj je došlo do sudara (direktnog ili indirektnog) s drugim plovnim objektom ili hidroavionom. Tako i: Ivković, Đ., Terzić, B., Mačević, M., Sudar pomorskih plovnih objekata, Priručnik, Piran - Split - Rijeka, 2008., str. 7. Ovo je bilo isticano i u starijoj literaturi: Kačić, H., Naknada štete u slučaju sudara pomorskih brodova, Jugoslavenska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 1968., str. 41-42. Drugačije, da se hidroavion mora nalaziti na vodi smatra Amižić, P., Sudar brodova, Split, 2004. (magistarski rad), str. 35.

³⁰ Ipak, odredbom čl. 759. PZ-a isključena je iz primjene odredba čl. 756. st. 1. PZ-a kojim je propisana obveza zapovjednika broda da zapovjedniku broda s kojim se sudario priopći ime posljednje luke iz koje je isplovio i ime luke u koju plovi.

³¹ Suvremeni je trend pojmom brod obuhvatiti i tehničke plovne objekte i hrvatsko je pravo taj trend prihvatilo (tako: Pavić, D., Pomorsko imovinsko pravo, Književni krug Split, 2006., str. 417.). Tako je tehnički plovni objekt u čl. 5. st. 1. toč. 55. PZ-a definiran kao *brod*, sa ili bez mehaničkog poriva koji je namijenjen za obavljanje tehničkih radova (bager, dizalica, jaružalo, pokretni odobalni objekt za istraživanje i eksploataciju podmorja i sl.).

³² Da pitanje primjene odredbi PZ-a o sudaru na tehničke plovne objekte nije sasvim jasno smatra Ivković. Vidjeti: Ivković, Đ., Terzić, B., Mačević, M., op. cit., str., 1-6.

PZ-a³³ ili se radi o širem krugu plovnih objekata, plovnih objekata u tehničkom smislu riječi.

Budući da je PZ, u dijelu kojim je regulirana materija sudara, pisan po uzoru na Međunarodnu konvenciju o sudaru iz 1910. godine,³⁴ treba pogledati značenje pojma brod u toj Konvenciji. U čl. 1. Konvencije o sudaru iz 1910. propisano da se konvencija primjenjuje u slučaju sudara između pomorskih plovila (*sea-going vessel*) ili pomorskih plovila i plovila unutrašnje plovidbe.³⁵ Osim što se primjenjuje i na plovila unutrašnje plovidbe postoje još dvije važne razlike u odnosu na polje primjene: u čl. 11. Konvencije propisano je da se konvencija ne primjenjuje na ratne brodove i na državne brodove koji su isključivo namijenjeni javnoj službi; i drugo, u konvenciji se ne spominje hidroavion (što je i logično budući da je Konvencija donesena 1910. godine). U Pravilima o naknadi štete u slučaju sudara brodova iz 1987. (tzv. Lisabonska pravila),³⁶ donesenim s ciljem unifikacije prava u onim aspektima u kojima to nije bilo ostvareno Konvencijom iz 1910. pojam plovilo (*vessel*) označava svaki brod, plovilo, stroj, bušecu platformu ili platformu bilo da je ili nije sposobna za plovidbu, koja je umiješana u sudar. Niti u Lisabonskim pravilima se hidroavion ne spominje izriječno. Od međunarodnih je pravnih izvora potrebno spomenuti i Međunarodna pravila o izbjegavanju sudara na moru (tzv. COLREG)³⁷ u kojima je brod (*vessel*) definiran kao svaka vrsta plovila, uključujući plovila koja plove bez istisnine, višenamjensko brzo plovilo (WIG – *wing in Ground*) te hidroavion, koji se upotrebljavaju ili mogu upotrebljavati kao prijevozno sredstvo na vodi. Ovu je definiciju preuzeo i hrvatski Pravilnik o sigurnosti pomorske plovidbe u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske te načinu i uvjetima obavljanja nadzora i upravljanja pomorskim prometom u čl. 6.

³³ Takav stav, čini se, zastupa Pavić. Pavić, D., op. cit., str. 416-415.

³⁴ Međunarodna konvencija za izjednačavanje nekih pravila o sudaru, usvojena u Bruxellesu, 1910. Kraljevina Jugoslavija je pristupila Konvenciji 1931. godine (Sl. novine Kraljevine Jugoslavije, br. 285 A- XCIV. Republika Hrvatska stranka je ovog ugovora na temelju notifikacije o sukcesiji, NN-MU, br. 1/92. (dalje: Konvencija o sudaru iz 1910.).

³⁵ Budući da PZ uređuje samo pomorsku plovidbu plovila unutrašnje plovidbe njime nisu obuhvaćena, kao što su bila u vrijeme važenja ZPUP-a. Ipak, ako bi takav brod sudjelovao u sudaru tijekom pomorske plovidbe, smatramo da bi se i na njega odnosila pravila o sudaru, budući se nesporno radi o "plovnom objektu bez obzira na njegovu namjenu". U odnosu na sudar brodova tijekom plovidbe unutarnjim vodama (čl. 4. st. 1. toč. 1. Zakona o plovidbi u lukama unutarnjih voda, NN, br. 109/07., 132/07., 51A/13, 152/14, 118/18, dalje: ZPLUV) primjenjuju se odredbe čl. 182-192. ZPLUV.

³⁶ Lisabonska pravila nisu međunarodna konvencija, već pravila koja se primjenjuju isključivo voljom stranaka (Pravilo A Lisabonskih pravila), ali su iznimno važna jer objašnjavaju i detaljnije razrađuju pojedine pojmove koji u Konvenciji o sudaru nisu jasno formulirani. Tako: Ivković, Đ., Terzić, B., Maćešić, M., op. cit., str. 6.

³⁷ Konvencija o međunarodnim pravilima o izbjegavanju sudara na moru, usvojena u Londonu, 1972., Službeni list SFRJ, broj 60/1975. od 26. prosinca 1975. Republika Hrvatska stranka je ovog ugovora na temelju notifikacije o sukcesiji, NN-MU, br. 1/92. (dalje: COLREG).

st. 1. toč. 2.³⁸ Da se pravila Pravilnika o sigurnosti pomorske plovidbe primjenjuju i na brodice na mlazni pogon (skutere, jet ski, brodice na zračnom jastuku i sl.) proizlazi i iz odredbe čl. 48.a, čije se odredbe primjenjuju na ova plovila ako nije drugačije popisano samim Pravilnikom. U COLREG-u takvog pravila nema i u poredbenoj je sudskoj praksi zauzet stav da jet-ski nije podložan primjeni COLREG-a.³⁹

U domaćoj je pravnoj doktrini, posebice starijoj koja je i dalje relevantna za ovo pitanje, također zastupano shvaćanje da se ove odredbe trebaju primijeniti na širi krug objekata.⁴⁰ Stanković tako ističe da se pod pojmom "plovni objekti bez obzira na njihovu namjenu" imaju smatrati trgovački brodovi, ratni brodovi, javni brodovi, tehnički plovni objekti, *ploveće naprave*, brodovi u teglju ili potiskivanju, jahte, čamci i hidroavioni na vodi. Dodatno pojašnjava, da se te odredbe ne primjenjuju jedino na fiksne objekte u moru (npr. svjetionik, oznaka pličine, podrtina) i plutajuće naprave koje nemaju karakter ni broda ni plovnog objekta u ranije izloženom smislu (signalnim plutačama, bovom za vez, plutajućim kupalištem ili skladištem).⁴¹ I Jakaša smatra da se odredbe treba primjenjivati na sve plovne objekte u tehničkom smislu riječi, odnosno sve objekte koji plove, neovisno o tome jesu li u pravnom pogledu brodovi.⁴²

S obzirom na činjenicu da PZ koristi formulaciju "plovni objekti bez obzira na njihovu namjenu", da je u međunarodnim unifikacijskim instrumentima prihvaćeno široko shvaćanje pojma brod (odnosno plovilo), kao i na bogatu (uglavnom stariju) domaću literaturu koja se opredijelila za šire tumačenje, čini se da bi se odredbe o sudaru brodova iz PZ-a trebale primijeniti na sve plovne objekte u tehničkom smislu riječi, neovisno o pravnoj kvalifikaciji pojedinog objekta. Komparativno i povijesno tumačenje odredbe dovode do zaključka kako bi se pojam broda u kontekstu odredbi o sudaru trebao vrlo široko tumačiti. Tome u prilog ide i logičko pa i jezično tumačenje, jer da je zakonodavac želio primjenu odredbi ograničiti samo na plovne objekte ne bi u odredbu dodavao dio "bez obzira na njegovu namjenu". To znači da bi, pored plovnih objekata, polje primjene odredbi o sudaru obuhvaćalo i brodove (i druge plovne objekte)

³⁸ NN, br. 79/13., 140/14., 57/15. (dalje: Pravilnik o sigurnosti pomorske plovidbe).

³⁹ Opširnije vidjeti u: Ivković, Đ., Terzić, B., Maćešić, M., op. cit., Glava I, str. 4-5.

⁴⁰ Detaljno o značenju pojma brod u kontekstu sudara u starijoj literaturi vidjeti u: Kačić, H., op. cit., str. 32-44. Također: Stanković, P., Pomorske havarije, Otakar Keršovani - Rijeka, 1982., str. 56-57.; Jakaša, B., Udžbenik plovidbenog prava, Narodne novine, Zagreb, 1979., str. 319. i 328-329.; Grabovac, I., Odgovornost brodarara za štetne posljedice udara i osiguranje, Društvo pravnika u privredi - Split, 1969., str. 10-13. Od novije literature u ovom smjeru pišu: Amžić, P., op. cit., str. 34-35.; Ivković, v. u: Ivković, Đ., Terzić, B., Maćešić, M., op. cit., str. 1-7.

⁴¹ Stanković, P., op. cit., str. 56.

⁴² Tako i Jakaša, B., Udžbenik..., op. cit., str. 319. i 328-329.

u gradnji koji plove ili su usidreni (od trenutka porinuća)⁴³ i na brodove koji su brisani iz upisnika brodova jer su povučeni iz plovidbe.⁴⁴ Čini se da bi se odredbe o sudaru trebale primijeniti i na nasukani brod, što u skladu i s odredbom čl. 2. st. 2. Konvencije (*or otherwise made fast*).⁴⁵ Ove bi odredbe trebalo primijeniti sve dok brod ne izgubi sposobnost plovidbe u mjeri da je nepopravljiv ili da se kvar može otkloniti samo uz velike troškove.⁴⁶ Pravila bi se trebala primijeniti i na plovila koja pripadaju drugom pomorskom objektu u svrhu prikupljanja, spašavanja ili obavljanja radova, kao i na plovila namijenjena isključivo za natjecanja (a koja su isključena iz definicije pojma brodice, v. čl. 5. st. 1. toč. 7. PZ-a), na brza plovila (koja uključuju hidrokrilce i lebdjelice), jet-ski, pa i na sve autonomne plovne objekte. Ostaje pitanje primjene odredbi o sudaru na neke objekte koji su danas vrlo često prisutni na moru i koji zbog brzine koju razvijaju mogu sudjelovati u nezgodi na moru (primjerice daske za jedrenje, daske s padobranom - skiteboarding i sl.). Čini se da se na ove objekte ipak ne bi moglo primijeniti odredbe o sudaru, budući da ih ne obvezuju niti odredbe pomorskog prava vezane uz izbjegavanje sudara na moru (ni COLREG-a ni Pravilnika o sigurnosti pomorske plovidbe). Na pitanje odgovornosti korisnika takvih objekata za sraz s plovnim objektima primjenjivala bi se, smatramo, pravila građanskog prava, odnosno Zakona o obveznim odnosima.⁴⁷

U odnosu na sraz broda (ili drugog plovnog objekta) i plutajućeg objekta ili nepomičnog odobalnog objekta ne radi se o sudaru,⁴⁸ već o udaru i primijenit će se, kao i u slučaju njegova sraza s kopnom, odredba čl. 811. PZ-a o odgovornosti za oštećenje stvari.^{49, 50} Sistemsko tumačenje odredbe o polju primjene pravila

⁴³ Da sudar može zadesiti i nedovršeni brod smatraju i Ivković i Kačić. Vidjeti: Ivković, Đ., Terzić, B., Maćešić, M., op. cit., str. 73.; Kačić, H., op. cit., str. 36-37.

⁴⁴ Grabovac ovdje ukazuje na potrebu razlikovanja brodova koji su trajno povučeni iz plovidbe, u kojem slučaju će se raditi o udaru u takav objekt, od sraza s objektom koji je samo privremeno nesposoban za plovidbu ili u raspremi u plutajućem stanju. Vidjeti: Grabovac, I., op. cit., str. 13.

⁴⁵ Stanković, P., op. cit., str. 57.; Kačić, H., op. cit., str. 27-28. Ovo u suvremenoj literaturi prihvaća i Amižić. Amižić, P., op. cit., str. 35.

⁴⁶ Amižić, P., op. cit., str. 34.

⁴⁷ Zakon o obveznim odnosima, NN, br. 35/05., 41/08., 125/11., 78/15., 29/18. (dalje: ZOO).

⁴⁸ Ipak, moguće je da bi se, u slučaju primjene Lisabonskih pravila, odredbe o sudaru primjenjivale čak i na nepomične odobalne objekte.

⁴⁹ Tako i Filipović u: 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 (red. Triva, S.), Narodne novine, Zagreb, 1981., komentar uz čl. 753., str. 322.; Grabovac, I., op. cit., str. 10-13.

⁵⁰ Drugačiji bi se zaključak mogao izvesti iz Lisabonskih pravila, koja, kako je pojašnjeno, pod pojmom plovilo obuhvaćaju čak i platformu bilo da je ili nije sposobna za plovidbu. Da bi se plutajući objekt mogao "ugurati" u pojam iz Lisabonskih pravila (ali ne i pod pojam broda iz PZ-a) smatra Ivković: Ivković, Đ., Terzić, B., Maćešić, M., op. cit., str. 6.

o sudaru nesporno dovodi do zaključka da se na udar broda u plutajuće i nepomične odobalne objekte ove odredbe ne primjenjuju.

Osim toga, moguć je i sraz broda s podrtinom pri čemu valja razlikovati sraz s podrtinom plovnog ili plutajućeg objekta (čl. 840.a st. 1.a) PZ-a) i sraz s ostalim oblicima pomorskih podrtina. Pod ostalim oblicima pomorskih podrtina misli se na dijelove potonulog ili nasukanog plovnog ili plutajućeg objekta (čl. 840.a st. 1.b) PZ-a) i predmete koji su nestali u moru s plovnog ili plutajućeg objekta i koji je nasukan, potonuo ili ostavljen da pluta (čl. 840.a st. 1.c) PZ-a), kao što su primjerice, kontejner ili teret koji je s broda pao u more. Konačno, moguće je i sraz s potonulom stvari, koja je definirana kao bilo koja stvar, osim podrtine, koja je potonula u moru ili se nasukala (čl. 840.a st. 2. PZ). Odredbe o sudaru primijenit će se jedino u odnosu na sraz s podrtinom plovnog objekta, koji nije izgubio svojstva broda ili drugog plovnog objekta i u odnosu na kojega će se provesti spašavanje s ciljem njegova povratka u plovidbu. Na sraz s podrtinom plutajućeg objekta, ostalih podrtina i potonulom stvari primijenit će se odredbe o udaru.

Kada se govori o polju primjene odredbi o sudaru s obzirom na objekte treba spomenuti i odredbu čl. 749. st. 2. PZ-a kojom je propisano da se na odgovornost za nuklearnu štetu primjenjuju pravila o odgovornosti poduzetnika nuklearnog broda. Ukoliko bi, međutim, došlo do sudara u kojem bi sudjelovao nuklearni brod, ali bez nastanka nuklearne štete, odredbe o odgovornosti za štetu iz sudara bile bi primjenjive.

Dvojbe oko toga na koje se objekte ima primjenjivati odredbe o sudaru postoje i na međunarodnoj razini, a različita shvaćanja pojma *ship* i *vessel*, kao i različite kvalifikacije objekata u pojedinim nacionalnim pravima dodatno kompliciraju ovo pitanje i mogućnost iznalaženja uniformnog rješenja. Međutim, i ovdje je nesporno da se na sraz broda i plutajućeg objekta ili nepomičnog odobalnog objekta neće primijeniti odredbe o sudaru. Zaključno, polje primjene odredbi PZ-a o sudaru brodova je, s jedne strane, uže od polja primjene propisanog čl. 2. PZ-a (u odnosu na plutajuće objekte i nepomične odobalne objekte), a s druge je strane šire, u odnosu na ratni brod, hidroavion na vodi te ostala plovila koja nisu obuhvaćena pojmom plovni objekt iz čl. 5. PZ-a.

Konačno, u odnosu na značaj izmjene čl. 2. PZ-a na polje primjene ove glave valja zaključiti da ista nije bila ni od kakvog utjecaja na polje primjene odredbi o sudaru, koje je uređeno posebnom odredbom o polju primjene ove Glave. Ono što bi se možda moglo pokazati kao izazov u budućnosti je primjena ovih odredbi i na autonomne plovne objekte, budući da su pravila pomorskog prava pisana za konvencionalne brodove, a koji su po prvi puta definirani u PZ-u od 1. siječnja 2020.

3.2.2.4.2. Spašavanje

Polje primjene odredbi Dijela osmog (Pomorske nesreće), Glave II. (Spašavanje), proizlazi iz odredbi čl. 760. - 763. PZ-a. U čl. 760. PZ-a propisano je da se odredbe ove glave primjenjuju na spašavanje osoba, brodova, stvari s tih brodova i svake druge imovine koja se zatekne u opasnosti na moru.⁵¹ Potom je u čl. 761. st. 1. toč. 2. PZ-a pojašnjeno da izraz brod za potrebe ove glave ima značenje svakog broda, brodice, jahte, plovila i naprave sposobne za plovidbu.

Definicijom broda danom za potrebe ove glave PZ-a primjena odredbi o spašavanju proširena je i na "plovila i naprave sposobne za plovidbu". Radi se o izrazima koji nisu definirani PZ-om, već su preuzeti iz Međunarodne konvencije o spašavanju iz 1989. godine⁵² (čl. 1. toč. (b) *Vessel means any ship or craft, or any structure capable of navigation*), a s kojim je Pomorski zakonik usklađen.⁵³ Hidroavion na vodi više nije izrijeком spomenut kao objekt na kojega se primjenjuju odredbe o spašavanju,⁵⁴ ali on nesporno jest naprava sposobna za plovidbu te smatramo da bi se odredbe o spašavanju trebale primijeniti i na hidroavione.⁵⁵ Da bi se odredbe o spašavanju trebale primijeniti i na hidroavion na vodi proizlazi i iz odredbe čl. 766. PZ-a u kojoj je propisana obveza spašavanja broda s kojim se brod sudario. Dakle, na svaki objekt koji je mogao sudjelovati u sudaru (a hidroavion na vodi je izrijeком propisan kao objekt na koji se primjenjuju odredbe o sudaru, vidi *supra* 3.2.2.4.1.), trebale bi se moći primijeniti odredbe o spašavanju. Odredbe ove glave primjenjive su i na amfibije dok se nalaze na vodi, brodove u gradnji koji plove (ili plutaju),⁵⁶ autonomne plovne objekte, ronilice i sl. Za primjenu pravila o spašavanju nije od važnosti

⁵¹ Ivković ovdje postavlja pitanje primjenjivosti odredbi o spašavanju na brod koji se nalazi u suhom doku. Vidjeti: Ivković, Spašavanje pomorskih plovnih objekata i imovine, Priručnik, Piran, 2007., str. 8. I u Konvenciji o spašavanju se zahtijeva da brod bude "u plovnim vodama" (čl. 1. st. 1. (a)).

⁵² NN-MU, br. 9/98. Konvencija je za RH stupila na snagu 10. rujna 1999. (dalje: Konvencija o spašavanju).

⁵³ Tijekom izrade nacrtu Konvencije o spašavanju o pojmu broda vodila se opsežna rasprava, posebice u odnosu na pitanje treba li pojmom brod biti obuhvaćen i nasukani brod kojega je napustila posada i potonuli brod ili ove treba tretirati kao podrtine. Za cijelu raspravu vidjeti: The Travaux Préparatoires of the Convention on Salvage 1989, Comité Maritime International, <https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/05/Travaux-Preparatoires-of-the-Convention-on-Salvage-1989.pdf>, str. 68-89. (stranica posjećena 10. kolovoza 2020.)

⁵⁴ Bio je naveden u čl. 768. ZPUP-a, dok je u čl. 775. PZ/94 bilo propisano da se odredbe o spašavanju primjenjuju na zrakoplove koji spašavaju ili su predmet spašavanja na vodi. U literaturi je bilo isticano da je odredba ZPUP-a preuska, te da ju sudska praksa treba tumačiti u širem smislu, kao svaki zrakoplov. Vidjeti: Jakaša, B, Udžbenik..., op. cit., str. 329., Filipović, V. u: Brajković, V., et al., op. cit., komentar uz čl. 768., str. 326.

Danas bi odredbe o spašavanju bile primjenjive na avione zbog odredbe o spašavanju imovine koja se zatekne u opasnosti na moru.

⁵⁵ Ivković, Đ., Spašavanje, op. cit., str. 18.

⁵⁶ Tako i: Ivković. Loc. cit.

je li brod upisan u upisnik brodova, je li posada napustila brod,⁵⁷ odnosno ima li brod sposobnost plovidbe. Pojmom brod u kontekstu ovog instituta obuhvaćena su i plovila koja su isključena iz definicije brodice (v. čl. 5. st. 1. toč. 7. PZ), odnosno, plovni objekti duljine trupa manje od 2,5 metara i ukupne snage porivnih uređaja manje od 5kW, zatim plovila koja pripadaju drugom pomorskom objektu u svrhu prikupljanja, spašavanja ili obavljanja radova i plovila namijenjena isključivo za natjecanja.⁵⁸ Ipak, moglo bi se u pojedinom slučaju dovoditi u pitanje radi li se o napravama "sposobnim za plovidbu". Isto se pitanje nameće i u odnosu na kanue, kajake, gondole i pedaline, daske za jedrenje i daske za jahanje na valovima, koje su također isključene iz definicije brodice. Da se odredbe o spašavanju mogu primijeniti i na gore navedene objekte proizlazi iz definicije izraza imovina propisane za potrebe te glave PZ-a u čl. 761. st. 1. toč. 3., koja obuhvaća imovinu koja nije trajno i namjerno učvršćena uz obalu.

Pitanje je primjenjuju li se odredbe ove Glave na podmornice. Podmornice nisu izrijeком navedene, ali nesporno jesu plovni objekti, odnosno spadaju pod pojam "plovila i naprave sposobne za plovidbu". Smatramo da primjenjivost na podmornice ne bi mogla biti dovedena u pitanje pozivanjem na odredbu čl. 760. PZ-a kojom je propisano da se spašavanje odnosi na imovinu koja se zatekne u opasnosti na moru, dok je dio "ili pod morem" brisan. Naime, brisanje ove odredbe povezano je s uvođenjem pravila o vađenju i uklanjanju podrtina, a nikako mu nije bila namjera isključiti iz polja primjene pravila o spašavanju podmornice koje se nalaze ispod površine mora. Primjena odredbi i na podmornice svakako je u duhu instituta spašavanja i u tom smjeru išla je i rasprava prilikom izrade nacrtu Konvencije o spašavanju.⁵⁹

U čl. 762. st. 1. PZ-a izrijeком je propisana primjena odredbi o spašavanju i na ratne brodove (a time i na ratne podmornice, v. čl. 5. st. 1. toč. 12. PZ). U čl. 4. Konvencije o spašavanju propisano da se Konvencija neće primjenjivati na ratne brodove, ali ni na druge brodove za neprivredne svrhe u vlasništvu države ili pod njezinom upravom, koji su u vrijeme operacija spašavanja bili ovlašteni na suvereni imunitet prema opće prihvaćenim načelima međunarodnog prava, osim ako ta država odluči drukčije, u kojem slučaju mora obavijestiti Glavnog tajnika utvrđivanjem rokova i uvjeta takve primjene. Republika Hrvatska nije

⁵⁷ Ivković, Đ., Spašavanje, op. cit., str. 9. Ovakav je stav bio zastupan i u starijoj doktrini, kada je na snazi bila Konvencija o spašavanju iz 1910. i revidirana 1967. Vidjeti: Jakaša, B., Udžbenik ..., op. cit., str. 329., Filipović, V. u: Brajković, V., et al., op. cit., komentar uz čl. 768., str. 326.; Stanković, P., op. cit., str. 81.

⁵⁸ Ivković smatra da zbog definicije brodice iz čl. 5., odredbe nisu primjenjive na objekte koji su isključeni iz definicije brodice, dok bi po Konvenciji o spašavanju i te "stvari", odnosno imovina, mogle biti spašavane. Vidjeti: Ivković, Đ., Spašavanje, op. cit., str. 18.

⁵⁹ Vidjeti: The Travaux Préparatoires of the Convention on Salvage 1989, op. cit., str. 73-74.

takvu obavijest dostavila Glavnom tajniku IMO-a, pa se odredbe o spašavanju u slučaju primjene Konvencije ne primjenjuju na ratne brodove. Kada se primjenjuju odredbe PZ-a, a potrebno je spašavanje hrvatskog ratnog broda i osoba na njemu, ono će se poduzeti, osim u slučaju izričite zabrane zapovjednika tog broda (čl. 762. st. 3. PZ). Predviđeno je da će ministar nadležan za poslove obrane propisati kada zapovjednik hrvatskog ratnog broda nije dužan postupati u skladu s odredbama čl. 764-767. PZ-a.

Ipak, neki su objekti isključeni iz primjene odredbi o spašavanju - u čl. 763. PZ-a propisano je da se odredbe o spašavanju neće primjenjivati na plutajuće ili nepomične odobalne objekte kada se takvi objekti nalaze na svojem odredištu, zaposleni u istraživanju, korištenju ili proizvodnji podmorskih mineralnih bogatstava. Ova odredba preuzeta je iz Međunarodne konvencije o spašavanju iz 1989. (čl. 3.).⁶⁰ *Argumentum a contrario*, odredbe o spašavanju će se primjenjivati na plutajuće i nepomične odobalne objekte ukoliko oni nisu na svojem odredištu, zaposleni u istraživanju, korištenju ili proizvodnji podmorskih mineralnih bogatstava. Da bi se odredbe o spašavanju mogle primijeniti i na neke plutajuće i nepomične odobalne objekte proizlazi iz definicije imovine koja se spašava kada se zatekne u opasnosti na moru. Definicija imovine (svaka imovina koja nije trajno i namjerno učvršćena uz obalu), smatramo, obuhvaća i nepomične odobalne objekte, jer oni nisu učvršćeni uz obalu već na morsko dno.⁶¹ U svakom slučaju, tu se ne radi o primjeni odredbi o brodovima na plutajuće i nepomične odobalne objekte snagom odredbe čl. 2. PZ-a, nego o primjeni posebne odredbe o imovini iz čl. 761. st. 1. toč. 3. PZ-a.

Zaključno, polje primjene odredbi o spašavanju određeno je vrlo široko, budući da se one primjenjuju ne samo na brodove (i objekte obuhvaćene pojmom broda), nego i na imovinu i morski okoliš. Sam pojam broda također je definiran vrlo široko i obuhvaća znatno veći broj objekata od onih predviđenih čl. 2. PZ-a (uz izričito izuzeće objekata koji su pozicionirani i zaposleni na istraživanju, eksploataciji ili proizvodnji podmorskih mineralnih sirovina). Budući da odredba čl. 761. PZ-a kojom je propisano značenje pojma brod za potrebe ove glave nije mijenjana, a polje primjene odredbi je ostalo isto, može se zaključiti da promjena čl. 2. PZ-a nije bila od utjecaja na polje primjene odredbi o spašavanju.

⁶⁰ Za raspravu o uključivanju platformi u polje primjene Konvencije vidjeti The Travaux Préparatoires of the Convention on Salvage 1989, op. cit., str. 136-153.

⁶¹ Ivković smatra da se odredbe ne bi primjenjivale na podmorske cijevi, položene na dno, jer su namjerno pričvršćene za obalu, iako, ostavlja otvorenim za razmišljanje je li morsko dno obala. Ivković, Đ., Spašavanje, op. cit., str. 24.

3.2.2.4.3. Zajedničke havarije

Glava III. (Zajedničke havarije) Dijela osmog (Pomorske nesreće) također sadrži normu kojom je regulirano polje primjene odredbi o zajedničkim havarijama. Propisano je da se odredbe te glave primjenjuju na naknadu štete koju iz čina zajedničke havarije pretrpe sudionici pomorskog pothvata. U navedenoj se odredbi ne spominje brod (niti koji drugi pomorski objekt), ali se svi ostali članci referiraju upravo na brodove. Članak 789. st. 2. PZ-a sadrži i odredbu o primjeni ove glave i na brodice, ako je to među strankama izričito ugovoreno. Radi se o posebnoj odredbi o polju primjene s obzirom na objekte, koja je povezana s dodatnim uvjetom - "ako je to među strankama izričito ugovoreno".

Pitanje je da li postojanje odredbe čl. 789. st. 2. PZ-a isključuje primjenu odredbe čl. 2. PZ-a. Ukoliko postojanje odredbe čl. 789. st. 2. PZ-a isključuje primjenu čl. 2. PZ-a, jezičnim bi se tumačenjem došlo do zaključka da se odredbe o zajedničkim havarijama primjenjuju samo na brodove i eventualno na brodice, a da se više ne primjenjuju na jahte (na koje su se pozivom na bivši čl. 2. mogle primjenjivati). Međutim, s obzirom da se jahte, po samoj definiciji, ne mogu koristiti za komercijalni prijevoz tereta, primjena odredbi o zajedničkoj havariji *de facto* nije dolazila u obzir niti prije izmjene odredbe čl. 2. PZ.

Budući da *ratio* izmjene odredbe čl. 2. PZ-a nije bio suziti polje primjene odredbi o brodovima, moguće je i drugačije tumačenje, da se polje primjene odredbi o zajedničkim havarijama njegovim stupanjem na snagu nije suzilo nego proširilo i na ostale pomorske objekte. Kako je ranije pojašnjeno do stupanja na snagu izmjene čl. 2. PZ-a, odredba čl. 789. st. 2. PZ-a nije isključivala primjenu čl. 2. PZ-a, već ga je nadopunjavala. Ukoliko je odnos opće i posebne norme ostao isti i nakon promjene čl. 2. PZ-a, to bi značilo da se odredbe o zajedničkim havarijama (koje su dispozitivne naravi i moguće ih je isključiti od primjene) primjenjuju na sve pomorske objekte osim ratnih brodova – brodove, jahte, civilne podmornice, plutajuće objekte i nepomične odobalne objekte, a na brodice samo ako je to izrijekom ugovoreno. Ovako široko polje primjene, koje bi obuhvaćalo sve pomorske objekte bilo bi moguće samo u slučaju postojanja jedne od osnovnih pretpostavki za postojanje zajedničke havarije – pomorskog pothvata.

Pomorski pothvat definiran je u čl. 790. st. 1. toč. 3. PZ-a kao putovanje broda od početka ukrcavanja do završetka iskrcavanja tereta svakoga pojedinog sudionika; pomorski pothvat postoji i onda kada jedan ili više brodova tegle ili potiskuju drugi brod ili brodove, pod uvjetom da svi sudjeluju u gospodarskoj djelatnosti, a ne u operaciji spašavanja. S obzirom na definiciju pomorskog pothvata, unutar

ovog tumačenja o širem polju primjene odredaba o zajedničkim havarijama, postavlja se dodatno pitanje – bi li pojmom „pomorski pothvat“ mogli biti obuhvaćeni i plutajući objekti i nepomični odobalni objekti. I ovdje su moguća dva (ili čak tri odgovora). Usko tumačenje pojma pomorski pothvat dovelo bi do zaključka da odredbe o zajedničkim havarijama nije moguće primijeniti na plutajuće i nepomične odobalne objekte. Nešto širim tumačenjem, moglo bi se doći do zaključka da su odredbe primjenjive na plutajuće objekte koji se koriste, primjerice, kao komercijalna skladišta. Najširim je tumačenjem, u svjetlu čl. 2. PZ-a, moguće doći do zaključka da bi se odredbe o zajedničkoj havariji mogle primjenjivati na svaki pomorski objekt (dakle, i na nepomični odobalni objekt) ako se ovaj koristi za ukrcaj i skladištenje tereta pod komercijalnim uvjetima, odnosno ako postoji (vrlo široko shvaćeni) pomorski pothvat s više interesa.

Točno je da je gornja rasprava o polju primjene odredbi o zajedničkoj havariji više akademska, budući da se radi o institutu koji se u praksi sve rjeđe primjenjuje i na brodove, a kada se i primjenjuje u pravilu se ugovara primjena YAP-a, čime se derogiraju zakonske odredbe. Primjena na ostale pomorske objekte još je manje vjerojatna, ali ipak smatramo da bi odredbe PZ-a, *de lege ferenda*, trebalo dopuniti na način da se ove dvojbe riješe. Kao adekvatno rješenje čini se proširivanje odredbe čl. 789. st. 2. PZ-a (o primjeni na brodice pod uvjetom izričitog ugovaranja) i na ostale pomorske objekte. Tako bi se primjena instituta zajedničke havarije mogla izrijeком ugovoriti za sve pomorske objekte koji se u konkretnom slučaju koriste za ukrcaj i prijevoz ili skladištenje tereta pod komercijalnim uvjetima.

3.2.2.4.4. Izvanugovorna odgovornost vlasnika broda i broдача

3.2.2.4.4.1. Općenito - zajedničke odredbe

Izvanugovorna odgovornost vlasnika broda i broдача uređena je u Dijelu osmom (Pomorske nesreće), Glavi IV. PZ-a i obuhvaća pravila o odgovornosti za smrt i tjelesne ozljede kupaca i drugih osoba u moru (čl. 810. PZ), odgovornosti za oštećenje stvari (čl. 811. PZ), odgovornosti za onečišćenje okoliša (čl. 812-812.a PZ), odgovornosti za onečišćenje mora uljem koje se prevozi kao teret (čl. 813-823. PZ) i odgovornosti za onečišćenje mora pogonskim uljem (čl. 823.a-823.f PZ).

Među zajedničkim je odredbama ove Glave, u čl. 809. PZ-a propisano da se odredbe ove glave Zakonika primjenjuju na sve plovne objekte, bez obzira na veličinu i namjenu kojoj služe te na hidroavion na vodi. Ovom je, zajedničkom odredbom, isključena primjena odredbi ove glave PZ-a na ostale pomorske objekte. Pored toga, glede dijelova ove Glave koji su pisani po uzoru na međunarodne instrumente, odnosno dijelova o odgovornosti za onečišćenje

mora uljem koje se prevozi kao teret, kao i onečišćenje mora pogonskim gorivom, postoje i posebne odredbe o polju primjene s obzirom na objekte po uzoru na odgovarajuće međunarodne instrumente (CLC 69/92⁶² i Bunker konvenciju⁶³).

Kod tumačenja polja primjene zajedničkog pravila iz čl. 809. PZ-a o izvanugovornoj odgovornosti treba se, slično kao kod odredbi o sudaru, postaviti pitanje značenja sintagme “svi plovni objekti, bez obzira na veličinu i namjenu kojoj služe”. Pitanje je, naime, obuhvaća li ona samo plovne objekte kako su definirani PZ-om ili sve plovne objekte u tehničkom smislu riječi - sve objekte koji plove (kao što je to, čini se, kod sudara, vidi *supra* 3.2.2.4.1.). Međutim, razlika u odnosu na sudar je u tome što nema međunarodnog instrumenta koji regulira ovu materiju i koji bi mogao biti od pomoći prilikom tumačenja citirane odredbe. Ni u sudskoj praksi, ni u pravnoj doktrini nismo naišli da bi se problematizirala ova tematika. U literaturi se obično navodi sam tekst Zakonika ili se upućuje na definiciju plovnih objekata iz čl. 5. PZ-a.⁶⁴ Ovakav izostanak tumačenja mogao bi se shvatiti na način da se odredbe imaju primjenjivati samo na plovne objekte kako su definirani PZ-om. U tom bi se slučaju na pitanje izvanugovorne odgovornosti vlasnika ili korisnika drugih objekata koji se koriste na moru, a ne spadaju pod definiciju plovnih objekata, primjenjivale odredbe općeg propisa - Zakona o obveznim odnosima. To bi, zapravo, bili oni objekti koji su izričito isključeni iz definicije brodice. Tu treba dodati da se plovila koja pripadaju drugom pomorskom objektu u svrhu prikupljanja, spašavanja ili obavljanja drugih radova smatraju pripadkom pomorskog objekta pa će za štete prouzročene takvim plovilima odgovarati vlasnik ili brodar tog pomorskog objekta.

Međutim, ukoliko je namjera zakonodavca doista bila primjenu ovih odredbi ograničiti samo na plovne objekte, pitanje je zbog čega je unesen dio “bez obzira na veličinu i namjenu kojoj služe”. Takva konstrukcija nameće zaključak da se ne radi samo o plovnim objektima kako su definirani PZ-om, već da je obuhvaćen

⁶² Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu uzrokovanu onečišćenjem naftom bila je ratificirana od strane bivše SFRJ (Sl. list SFRJ-MU, br. 7/77.). RH je stranka Konvencije na temelju notifikacije o sukcesiji, NN-MU, br. 1/92.). Konvencija je izmijenjena Protokolom iz 1992. godine, koji je RH ratificirala te je otkazala osnovnu konvenciju (NN-MU, br. 2/97. i 3/99., Odluka o otkazu Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti za štetu prouzročenu onečišćenjem uljem iz 1969. godine, NN-MU, br. 6/98.). Protokol je za RH stupio na snagu 12. siječnja 1999. Među strankama ovoga Protokola, Konvencija o odgovornosti iz 1969. godine i Protokol, smatraju se i tumače zajedno kao jedinstveni instrument (dalje: CLC 69/92).

⁶³ Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja pogonskim uljem iz 2001. godine, ratificirana je od strane Republike Hrvatske 2006. godine, a stupila je na snagu 21. studenoga 2008. Vidjeti: NN-MU, br. 9/06. i 3/12.

⁶⁴ Pavić, D., op. cit., str. 65. Korištena formulacija ostala je ista kao što je bila u čl. 834. Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi, ali ni u tadašnjoj literaturi ne nailazimo na objašnjenja. Primjerice: Jakaša, B., Udžbenik..., op. cit., str. 368.; isti u: Brajković, V., et al., op. cit., komentar uz čl. 834., str. 351.

i neki dodatni krug plovnih objekata. Kako je slična stilizacija (bez dijela koji se odnosi na veličinu) već korištena u dijelu PZ-a kojim je reguliran sudar – moguće je da je zakonodavac imao na umu primjenu ovog dijela Zakonika upravo na iste objekte na koje se primjenjuju odredbe o sudaru. U korist ovakvom shvaćanju svakako ide argument potrebe ujednačenog korištenja (i tumačenja) istih termina unutar istog propisa. Osim toga, odgovornost za štetu iz sudara također je, iako se ne nalazi u istoj glavi, izvanugovorna odgovornost vlasnika broda i brodar. Stoga se nameće pitanje postoji li potreba (i logika?) da se odredbe o odgovornosti za sudar primjenjuju na širi krug objekata od odredbi kojima se uređuje pitanje odgovornosti za udar (odnosno, za oštećenje stvari). Tim istim objektom može se nanijeti tjelesna ozljeda ili prouzročiti smrt osoba u moru pa se isto pitanje nameće i uz pitanje odgovornosti za ove štete? Ovo pogotovo imajući na umu da oštećenje obale, pa i nanošenje tjelesnih ozljeda osobama u moru može biti i posljedica sudara. Nadalje, ukoliko je primjena ovih odredbi proširena i na hidroavion na vodi (a što je slučaj još samo kod sudara i spašavanja) čini se da bi sintagmu “plovni objekti bez obzira na veličinu i namjenu kojoj služe” trebalo tumačiti široko. Konačno, Pravilnik o sigurnosti pomorske plovidbe, koji preuzima odredbe COLREG-a u hrvatsko pravo ujedno propisuje pravila i uvjete sigurnosti plovidbe, koja se sva primjenjuju na iste kategorije pomorskih objekata (vidi *supra* 3.2.2.4.1.).

Upravo iz navedenih razloga smatramo da bi se odredbe o izvanugovornoj odgovornosti vlasnika broda i brodar trebale primjenjivati na brza plovila (koja uključuju hidrokrlce i lebdjelice – vidi bilješku 21), a posebice smatramo da bi ih trebalo primijeniti na jet-ski (koji se zbog snage porivnih uređaja ima smatrati brodicom), pa i na autonomne plovne objekte. Trebalo bi, smatramo, odredbe o izvanugovornoj odgovornosti primijeniti i na brod u gradnji koji plovi (kao i ostale plovne objekte u gradnji koji plove). Pitanje je, međutim, može li se ova odredba primijeniti i na brodove koji su brisani iz upisnika brodova jer su povučeni iz plovidbe. Ukoliko bi se odredbu tumačilo na isti način kao i u slučaju sudara, onda bi, čini se, i oni bili obuhvaćeni. Odredbe o odgovornosti vlasnika broda i brodar trebale bi se primjenjivati i na plovila koja pripadaju drugom pomorskom objektu u svrhu prikupljanja, spašavanja ili obavljanja radova (a koja su isključena iz definicije brodice). Ova su plovila, naime, pripadak glavne stvari, pa se šteta koje one prouzroče smatraju štetom prouzročenom glavnim objektom.

U odnosu na ostala plovila koja su isključena iz definicije brodice (v. čl. 5. st. 1. toč. 7. PZ-a) - plovila duljine manje od 2,5 metara ili ukupne snage porivnih uređaja manjih od 5kW i na plovila namijenjena isključivo za natjecanja trebalo bi, čini se, primijeniti odredbe Zakona o obveznim odnosima.

Odredbom čl. 809. st. 2. PZ-a izrijekom je propisana primjena odredbi ove Glave i na ratni brod, osim dvaju odjeljaka – o odgovornosti za onečišćenje mora uljem koje se prevozi kao teret (čl. 813-823. PZ) i o odgovornosti za onečišćenje mora pogonskim uljem (čl. 823.a-823.h PZ). To znači da će se na ratne brodove primjenjivati odredbe o odgovornosti za smrt i tjelesne ozljede kupaca i drugih osoba u moru (čl. 810. PZ), odredbe o odgovornosti za oštećenje stvari (čl. 811. PZ) te odredbe o odgovornosti za onečišćenje okoliša (čl. 812. i 812.a PZ).

3.2.2.4.4.2. Odgovornost za onečišćenje mora uljem koje se prevozi kao teret

Odgovornost za onečišćenje mora uljem koje se prevozi kao teret regulirana je u odjeljku 4., u čl. 813-823. PZ-a. Polje primjene s obzirom na objekt ograničeno je definicijom broda u smislu odredaba tog dijela PZ-a, propisanoj u čl. 813. st. 1. toč. 1. PZ-a. Brod označuje svaki brod ili plovilo bilo koje vrste konstruirano ili prilagođeno za prijevoz ulja u rasutom stanju kao teret, s tim da se brod sposoban za prijevoz ulja ili drugih tereta smatra brodom samo ako stvarno prevozi ulje u rasutom stanju kao teret i za vrijeme bilo kojeg putovanja koje slijedi nakon takvoga prijevoza, osim ako se dokaže da na njemu nema ostataka od toga prijevoza ulja kao rasutoga tereta. Ovako određeno polje primjene s obzirom na objekt posljedica je preuzimanja definicije broda iz čl. I. st. 1. toč. 1. CLC 69/92. Očekivano, primjena izmijenjenog čl. 2. PZ-a nije bila ni od kakvog utjecaja na polje primjene odredbi o odgovornosti za onečišćenje mora uljem koje se prevozi kao teret.

Odredbom čl. 809. st. 2. PZ-a isključena je primjena ovog odjeljka na ratne brodove. Te odredbe, po samoj konstrukciji i namjeni ratnih brodova na njih ne bi bile primjenjive. Izuzeće je u skladu s odredbom čl. XI. CLC 69/92.

3.2.2.4.4.3. Odgovornost za onečišćenje mora pogonskim uljem

U sljedećem je, 5. odjeljku, regulirana odgovornost za onečišćenje mora pogonskim uljem. Odredbom čl. 823.a PZ-a propisano je da za potrebe ovog odjeljka brod znači svaki plovni objekt bilo koje vrste, uključujući i brod u gradnji koji plovi. Ipak, odredbe ove glave neće se primjenjivati na odgovornost za onečišćenje mora pogonskim uljem kada je ovo poteklo s broda koji potpada pod definiciju broda iz čl. 813. st. 1. toč. 1. PZ-a. Naime, u slučaju onečišćenja mora pogonskim uljem s takvog broda primjenjuju odredbe o odgovornosti za onečišćenje mora uljem koje se prevozi kao teret (v. čl. 813. st. 1. toč. 2. PZ). Ovakva odredba u skladu je i s čl. 1. st. 1. toč. 5. CLC 69/92 i čl. 4. st. 1. Bunker konvencije.⁶⁵

⁶⁵ Moguće je, doduše, da će se zbog vrste onečišćujućeg ulja koja nisu pokrivena ovim odredbama ipak primijeniti odredbe o onečišćenju morskog okoliša pogonskim uljem.

I ovdje se, kao i na nekoliko mjesta ranije, nameće pitanje kako treba tumačiti sintagmu “svaki plovni objekt bilo koje vrste”. Čini se da ga, budući da je PZ usklađen s Bunker konvencijom, treba i tumačiti u duhu te konvencije. Konvencijom je brod definiran kao *seagoing vessel and seaborne craft, of any type whatsoever* (čl. 1. st. 1. toč. 1. Bunker konvencije; francuski se tekst čini još sveobuhvatniji - “*navire*” *signifie tout bâtiment de mer ou engin marin, quel qu’il soit*; na hrvatski prevedena kao svaki pomorski brod ili pomorsko plovilo bilo koje vrste) iz čega proizlazi da bi trebala biti obuhvaćena sva plovila (pa i ona koja nisu plovni objekti prema PZ-u).⁶⁶ Ovim su pojmom, čini se, obuhvaćena i plovila koja su isključena iz definicije brodice (v. čl. 5. st. 1. toč. 7. PZ), ali imaju pogonsko gorivo koje može onečistiti morski okoliš. Tako bi bili obuhvaćeni plovni objekti duljine trupa manje od 2,5 metara i ukupne snage porivnih uređaja manje od 5kW, zatim plovila koja pripadaju drugom pomorskom objektu u svrhu prikupljanja, spašavanja ili obavljanja radova i plovila namijenjena isključivo za natjecanja. Takvim širokim tumačenjem odredbe ovog odjeljka bile bi primjenjive i na amfibije dok se nalaze na vodi, autonomne plovne objekte i sl. Pitanje je bi li ovom normom bili obuhvaćeni objekti koji su brisani iz upisnika brodova.

Odredbom čl. 809. st. 2. PZ-a propisano je da se odredbe čl. 823.a-823.h kojima je regulirana odgovornost za onečišćenje mora pogonskim uljem neće primjenjivati na ratne brodove. Izuzeće je u skladu s odredbom čl. 4. st. 2. Bunker konvencije. Ipak, prema PZ-u se odredbe od odgovornosti primjenjuju nešto šire nego prema konvenciji, kojom je propisano: “ne primjenjuju se na ratne brodove, pomoćno ratno brodovlje ili na druge brodove čiji je vlasnik ili brodar država i kojima se ona u razmatranom razdoblju koristila isključivo za netrgovačke djelatnosti Vlade” (čl. 4. st. 2. Bunker konvencije). Prema Bunker konvenciji država može odlučiti drugačije i o tome mora obavijesti glavnog tajnika IMO-a, navodeći trajanje i uvjete te primjene (čl. 4. st. 3. Bunker konvencije). Republika Hrvatska nije takvu obavijest poslala glavnom tajniku IMO.

Odredbe ovog odjeljka nisu primjenjive na plutajuće objekte i nepomične odobalne objekte. Ovakvo je rješenje logično s obzirom da ovi objekti niti ne koriste pogonsko gorivo. Vezano na to, temeljem odredbe čl. 2. st. 2. PZ-a, odredbe ovog odjeljka bit će primjenjive na plovne objekte u gradnji, i to, naravno, samo one koji plove (brodove, jahte, brodice i civilne podmornice).

⁶⁶ Da široka interpretacija pojma brod ima oslonac i u Preambuli Bunker konvencije, u čijem se Recitalu 1. navodi kako je obveza država prema Konvenciji Ujedinjenih naroda o pravu mora iz 1982. poduzeti sve mjere za sprečavanje, smanjivanje i nadziranje onečišćenja morskog okoliša smatraju Gaskell i Forrest. Smatraju i da bi se odredbe konvencije trebale primjenjivati i na rekreacijska plovila. Vidjeti: Gaskell, N., Forrest, C., *Marine pollution damage in Australia: implementing the Bunker oil convention 2001 and the Supplementary Fund Protocol 2003*, *The University of Queensland Law Journal*, Vol. 27 (2), 2008., str. 132-133.

3.2.2.4.5. Odgovornost poduzetnika nuklearnog broda

Odgovornost poduzetnika nuklearnog broda također je regulirana u Dijelu osmom, u Glavi V. Nuklearni brod definiran je u čl. 5. st. 1. toč. 17. PZ-a kao brod opremljen uređajem na nuklearni pogon. U čl. 840. PZ-a nalazi se posebna odredba o polju primjene ove Glave, kojom je propisano da se te odredbe primjenjuju na nuklearni brod od trenutka njegova porinuća, dakle, primjenjuju se na nuklearni brod u gradnji od trenutka porinuća (nije nužno niti da je zaplovio). U vrijeme između porinuća i stjecanja državne pripadnosti broda smatra se da nuklearni brod iskorištava vlasnik broda i da vije zastavu države u kojoj je izgrađen. Osim na nuklearne brodove i nuklearne brodove u gradnji, odredbe ove glave bile bi, na temelju izmijenjene odredbe čl. 2. st. 2. PZ-a, primjenjive na sve pomorske objekte i pomorske objekte u gradnji s uređajem na nuklearni pogon. Budući da nepomični odobalni objekti i plutajući objekti nemaju vlastiti pogon, primjena je ograničena na plovne objekte. Broj plovnih objekata na nuklearni pogon je zanemariv, pa je ova rasprava više teoretska.

Dvojba postoji u odnosu na ratni brod, budući da primjena na ratni brod nije izriekom propisana, već bi se takav zaključak mogao izvesti posredno, iz definicije poduzetnika nuklearnog broda, prema kojoj je to osoba koju je država ovlasila da iskorištava nuklearni brod ili država koja sama iskorištava nuklearni brod (čl. 824. st. 1. toč. 1. PZ). Ovakvo je tumačenje u skladu s Konvencijom o odgovornosti poduzetnika – brodarka nuklearnih brodova iz 1962. (koja nije stupila na snagu), a koja obuhvaća sve nuklearne brodove, uključujući i ratne.⁶⁷ Ipak, PZ jasno propisuje da se na ratni brod njegove odredbe primjenjuju samo ako je to Zakonikom izričito predviđeno (čl. 3. PZ),⁶⁸ pa smatramo dvojbenom mogućnost primjene ovih odredbi na ratni brod. Budući da hrvatski ratni brodovi nisu na nuklearni pogon i ova je rasprava teoretska.

3.2.2.4.6. Vađenje i uklanjanje podrtina i potonulih stvari

Polje primjene odredbi Dijela osmog, Glave VI., pod nazivom Vađenje i uklanjanje podrtina i potonulih stvari determinirano je definicijama podrtine

⁶⁷ Filipović ukazuje na to da je upravo obuhvaćanje ratnih brodova razlog njezina ne stupanja na snagu, ali i da su njezina rješenja bila uzor za izradu nacionalnih zakonodavstava. Vidjeti: Filipović, V., *Odgovornost za štetu bez krivnje u Zakonu o unutrašnjoj i pomorskoj plovidbi*, Split, 1980., str. 17. O raspravi vođenoj prilikom rada na nacrtu konvencije te razlozima za obuhvaćanje, odnosno izuzimanje ratnih brodova u Konvenciji vidjeti: Filipović, V., *Riječka konferencija Međunarodnog pomorskog odbora (CMI-a) 1959. i odgovornost poduzetnika nuklearnih brodova*, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, 52 (6), 2002., posebno str. 1188-1189.; Handrlica, Jakub, *The Rijeka Draft of a Convention on the Liability of the Operators of nuclear Ships: a very late Requiem*, Zbornik Pravnog fakulteta u Rijeci, vol 40, br. 3, 2019., str. 1153-1174., a posebno str. 1164-1165.

⁶⁸ I u starijoj je pravnoj doktrini (a ovaj je dio Zakonika ostao praktički neizmijenjen) bio izražen stav da se odredbe ove glave ne primjenjuju na ratne brodove. Jakaša, B., *Udžbenik ...*, str. 379.

nastale nakon pomorske nesreće (koja je izrađena po uzoru na WRC konvenciju)⁶⁹ i potonulih stvari.

Definicijom podrtine nastale nakon pomorske nesreće obuhvaćeni su, između ostaloga, potonuli ili nasukani plovni i plutajući objekti⁷⁰ (čl. 840.a. st. 1. toč. 1.a PZ), kao i plovni i plutajući objekti koji će uskoro potonuti ili se nasukati, ili se to opravdano može očekivati, ako još nisu poduzete učinkovite mjere radi pomoći tom objektu ili drugoj ugroženoj imovini (čl. 840.a. st. 1. toč. 1.d PZ). Važno je naglasiti da plovni ili plutajući objekt koji će uskoro potonuti ili se nasukati nije podrtina ako su u tijeku učinkovite mjere spašavanja.

Isključujuća odredba nalazi se u čl. 840.a. st. 1. toč. 1.e PZ-a, kojom je propisano da se pojam podrtina ne odnosi na plutajuće platforme koje su u vrijeme nesreće bile postavljene za istraživanje ili eksploataciju podmorja (čl. 840.a. st. 1. toč. 1.e PZ). *Argumentum a contrario*, plutajuće platforme navedene namjene bit će podrtine ukoliko u vrijeme nesreće nisu bile postavljene za istraživanje ili eksploataciju (npr. nezgoda se desi prilikom njihova tegljenja).⁷¹ Postojanje ovih posebnih odredbi o značenju pojma podrtina isključuje iz pojma podrtina nepomične odobalne objekte. Pojam podrtine obuhvaća i plovne i plutajuće objekte dok su u gradnji (v. čl. 840.a. st. 1. toč. 1.f PZ).

Pitanje je da li je ratni brod obuhvaćen definicijom podrtine. Iz odredbe čl. 840.a. st. 1. toč. 1. PZ-a mogao bi se izvući zaključak da jesu. Naime, podrtine obuhvaćaju, među ostalim, potonuli ili nasukani plovni objekt. Budući da su ratni brodovi vrsta plovnih objekata (v. čl. 5. st. 1. toč. 27. PZ), proizlazilo bi da će se odredbe o podrtinama primjenjivati i na njih.⁷² U prilog tom shvaćanju ide i čl. 840.č st. 5. PZ-a kojim je propisano da lučka kapetanija izdaje odobrenje za vađenje podrtine ili potonule stvari koja je od vojnog značenja tek uz prethodno pribavljenu suglasnost ministra nadležnog za obranu. S druge strane, da je potrebna izričita odredba o primjeni određenog dijela Zakonika na ratne brodove proizlazi iz čl. 3. PZ-a. U prilog ovom potonjem shvaćanju ide i činjenica da je

⁶⁹ Međunarodna konvencija iz Nairobija o uklanjanju podrtina iz 2007. godine NN-MU, br. 3/17., 8/17. (dalje: WRC). Republika Hrvatska je PZ uskladila s odredbama konvencije 2013. godine, a potom je 2017. godine konvenciju ratificirala te je ona za RH stupila na snagu 11. listopada 2017. Prilikom polaganja svoje isprave o pristupu, Republika Hrvatska je na WRC priopćila izjavu vezanu uz čl. 3. st. 2. Konvencije, da će primjenjivati Konvenciju u odnosu na podrtine koje se nalaze unutar državnog područja Republike Hrvatske, uključujući teritorijalno more.

⁷⁰ U konvenciji brod ima sljedeće značenje: brod za pomorsku plovidbu bilo koje vrste (*seagoing vessel of any type whatsoever*), a uključuje hidroglisere, aeroglisere, podvodna plovila, plutajuće pomorske objekte i plutajuće platforme, osim kada su te platforme postavljene na lokaciji predviđenoj za istraživanje, gospodarsko iskorištavanje ili proizvodnju mineralnih resursa s morskog dna (čl. 1. st. 1. toč. 2. WRC).

⁷¹ O značenju pojma podrtina vidjeti: Skorupan Wolff, V., Padovan, A.V., Vađenje podrtina i potonulih stvari u svjetlu novele Pomorskog zakonika iz 2013. godine, PPP god. 56, 171, 2017., str. 91-143., posebno str. 103.

⁷² Tako: Skorupan Wolff, V., Padovan, A.V., Vađenje..., op. cit., str. 103.

u ostalim dijelovima Zakonika kojima je propisana primjena PZ-a na plovne objekte, primjena na ratni brod uvijek posebno propisana, izričitom odredbom.⁷³ Smatramo da bi, ukoliko to zakonodavac smatra oportunističkim, radi uklanjanja dvojbi oko ovog pitanja trebalo izričito uključiti i ratni brod u polje primjene ovog dijela Zakonika.

Treba ukazati i na to da je u čl. 4. st. 2. WRC propisano da se Konvencija neće primjenjivati na ratne ili druge brodove koji su u vlasništvu države ili ih ona iskorištava isključivo za negospodarske djelatnosti, osim ako država ne odluči drugačije. O odluci da primjeni ovu Konvenciju na svoje ratne brodove država stranka mora o tome obavijestiti Glavnog tajnika Ujedinjenih naroda kao depozitara i točno navesti uvjete takve primjene. Republika Hrvatska takvu notifikaciju nije dala jer je u području izvan teritorijalnog mora u odnosu na ove brodove željela zadržati puni suverenitet. Istovremeno Republika Hrvatska je prilikom polaganja isprave o pristupu Konvenciji dala Izjavu o primjeni Konvencije u odnosu na područja koje se nalaze unutar državnog područja Republike Hrvatske, uključujući teritorijalno more. Na strane ratne brodove primjenjivat će se samo ukoliko se radi o brodovima koji pripadaju državama strankama WRC-a koje su pristale da se na njihove ratne brodove primjenjuje WRC.

Odredbe ove glave Zakonika primjenjuju se i na potonule stvari. Potonula stvar jest bilo koja stvar, osim podrtine, koja je potonula u moru ili se nasukala, ili ju je more izbacilo na obalu ili koja će uskoro potonuti ili se nasukati ili se to opravdano može očekivati, ako još nisu poduzete učinkovite mjere radi spašavanja te stvari. Dakle, ovom su definicijom obuhvaćene ne samo plutajuće platforme koje su u vrijeme nesreće bile postavljene za istraživanje ili eksploataciju podmorja i nepomični odobalni objekti, već i objekti na koje se PZ inače ne primjenjuje (primjerice zrakoplovi, vozila, njihovi tereti ili njihovi dijelovi, dijelovi građevina, potonule ili nasukane lučke naprave i oprema, mostovi, njihovi dijelovi te bilo koje druge stvari koje su s obale ili iz zraka dospjele u more pa potonule, nasukale se ili su ostavljene da plutaju bez nadzora i sl.).⁷⁴

Zaključno, polje primjene ovog dijela Zakonika regulirano je posebnom odredbom kojom su dane definicija podrtine i potonule stvari te izmjena odredbe čl. 2. PZ-a nije utjecala na polje primjene ovog dijela Zakonika. Primjena ove glave je prilično široka, i obuhvaća *de facto*, sve pomorske objekte (bilo da su

⁷³ Tako pored opće odredbe o primjeni na sve plovne objekte postoje i posebne odredbe o primjeni na ratne brodove kod sudara (čl. 759. PZ), kod spašavanja (čl. 762. st. 1 PZ) te kod izvanugovorne odgovornosti vlasnika broda i brodarica (čl. 809. st. 2. PZ).

⁷⁴ Vidjeti: Skorupan Wolff, V., Padovan, A.V., Vadenje..., op. cit., str. 91-143., posebno str. 104.

definirani kao podrtine, bilo kao potonule stvari). Ostalo je dvojbeno jedino primjenjuju li se na domaće ratne brodove s obzirom da ovi nisu izrijeком navedeni, što bi se, *de lege ferenda*, trebalo ispraviti zbog odredbe čl. 3 PZ-a.

3.2.2.5. Ovrha i osiguranje na brodu i teretu

Dio deveti PZ-a nosi naziv Ovrha i osiguranje na brodu i teretu. Prvi članak ovog dijela, u kojemu se nalaze zajedničke odredbe sadrži i posebnu odredbu o polju primjene s obzirom na objekte. Izraz »brod« u ovom dijelu Zakonika obuhvaća, te se na odgovarajući način primjenjuje i na ostale pomorske objekte, osim brodica (čl. 841. st. 3. PZ-a).⁷⁵ Izmijenjeni čl. 2. st. 1. PZ-a nije od utjecaja na polje primjene odredbi o ovrshi i osiguranju.

Nadalje, u čl. 842. PZ-a propisano je da se odredbe ovog dijela Zakonika primjenjuju i na ovrhu i osiguranje na brodu u gradnji. Primjenom izmijenjene odredbe čl. 2. st. 2. PZ-a odredbe ovog dijela PZ-a primjenjuju se i na druge pomorske objekte u gradnji, osim ratnog broda u gradnji. Međutim, zbog isključenja brodica iz polja primjene ovog dijela PZ-a, nameće se pitanje da li su onda odredbe primjenjive na brodice u gradnji. Smatramo da nisu.

Ovrha i osiguranje na brodici provodi se prema odredbama Ovršnog zakona (čl. 841. st. 3. PZ). Time se zapravo utječe na značaj pomorskog privilegija koji po PZ-u može postojati i na brodici (*supra* 3.2.2.1.). Naime, određivanje privremene mjere zaustavljanja broda radi ostvarenja pomorskog privilegija postaje nemoguće, odnosno provodi se u skladu s Ovršnim zakonikom, što znatno umanjuje vjerojatnost uspješnosti osiguranja, a time i namirenja privilegirane tražbine. Neće se moći primijeniti niti odredba o redosljedu namirenja iz čl. 912. PZ-a, prema kojemu privilegirani vjerovnici imaju prednost i pred vjerovnicima koji imaju pravo retencije i pred hipotekarnim vjerovnicima. Privilegirani vjerovnici namirivat će se primjenom Ovršnog zakonika u istom redu namirenja kao hipotekarni vjerovnici, a što znatno umanjuje značaj činjenice da se pomorski privilegiji primjenjuju i u odnosu na brodice.⁷⁶ Primjena privremene mjere zaustavljanja broda i na brodice u skladu je i s Konvencijom o privremenom zaustavljanju brodova iz 1952.⁷⁷ U skladu s čl. 8. Konvencija se

⁷⁵ Do ZID PZ 2013. bilo je propisano da se ovrha i osiguranje na plovnom objektu koji se ne smatra brodom provodi po Ovršnom zakonu. Dakle, do 2013. godine primjena ovog dijela Zakonika bila je rezervirana samo za brodove.

⁷⁶ Do izmjene odredbe čl. 841. st. 3. PZ-a ovaj je problem postojao i u odnosu na jahte, za koje se u teoriji postavljalo pitanje može li se, ipak, pozivom na tadašnji čl. 2. PZ-a proširiti polje primjene ovog dijela Zakonika i na jahte. Vidjeti: Ivković, Đ., Međunarodna konvencija za izjednačavanje nekih pravila o privremenom zaustavljanju pomorskih brodova, 1952, Priručnik, Piran, 2005., str. 38. U istom djelu postavljeno je i niz pitanja vezano za primjenu privremene mjere zaustavljanja na brodice (v. str. 39-42.).

⁷⁷ Međunarodna konvencija za izjednačavanje nekih pravila o privremenom zaustavljanju pomorskih brodova, Sl. list SFRJ-MU, br. 12/67.; NN-MU, br. 1/92.

primjenjuje na "any vessel flying the flag of...". Ovakvom definicijom, koristeći termin *vessel*, a ne *ship*, i propisujući kao jedini uvjet primjenjivosti konvencije postojanje državne pripadnosti broda.⁷⁸ Ovaj je problem bio uočen i u teoriji i sudskoj praksi te je sukladno tome podnesen i prijedlog za izmjenu PZ-a na način da se i brodice uključe u polje primjene odredbi o ovrsi i osiguranju, sve u cilju ostvarenja veće pravne sigurnosti i ujednačene sudske prakse u istovrsnim sporovima.⁷⁹ Ovaj je prijedlog, iako je bio jednoglasno usvojen na Stručnom povjerenstvu za izradu Nacrta prijedloga ZID PZ 2019., nažalost, zbog redaktorskog propusta u konačnoj pripremi Nacrta ZID PZ koji je ušao u zakonsku proceduru izostavljen, a zbog čega su predsjedavajući dviju radnih skupina Stručnog povjerenstva službeno slali apel Ministarstvu mora, prometa i infrastrukture.⁸⁰ Smatramo da se to desilo zbog previda, odnosno, da to nije bila namjera zakonodavca, koji je u odnosu na cijeli zakon išao na širenje polja

⁷⁸ Padovan, A. V., Privremena mjera zaustavljanja jahte pred hrvatskim sudom radi osiguranja tražbine koncesionara marine, Zbornik radova INTRANSLAW, Zagreb, 2017., Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb, 2017., str. 392-394. i tamo citirana literatura.

⁷⁹ O pravnoj regulativi, sudskoj praksi i prijedlozima *de lege ferenda* vidjeti dijelove koji se odnose na hrvatsko pravo: Padovan, A. V., Petit-Lavall, M. V., Merialdi, A., Cerasuolo, F., Security and Enforcement of Marina Operator's Claims: Croatian, Italian and Spanish Law Perspectives, Journal of Maritime Law and Commerce, Vol. 49, br. 4, listopad, 2018., str. 515-579., a posebno str. 532-533.; Padovan, A. V., Privremena mjera..., op. cit., str. 399-400.; Padovan, A. V., Tuhtan Grgić, I., Is the marina operator's berthing fee a privileged claim under the croatian maritime code?, Il diritto marittimo, CXIX (2017), II, str. 393-395.

⁸⁰ Izvadak iz apela upućenog 5.2.2019. Ministarstvu mora prometa i infrastrukture od strane Adriane Padovan i Gordana Stankovića: „Odredbama dijela devetog Zakonika uređuje se ovrha i osiguranje na brodu i teretu na brodu, koji se nalazi u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske. To je *lex specialis* koji predviđa posebna pravila ovrhe i osiguranja na brodovima te ima prednost primjene u odnosu na opći Ovršni zakon.

Ovršni zakon je za brodice u praksi neprimjeren jer su na brodicama sva stvarna prava i prava retencije uređena po Pomorskom zakoniku (vlasništvo, upis, privilegiji, hipoteka na brodu i ostala založna prava) i nema apsolutno nikakvog opravdanja da se ovrha i osiguranje za brodice razlikuje od ostalih pomorskih objekata, naročito sad kad nam nova definicija brodice obuhvaća plovne objekte do 15m. Imajući u vidu da u pojam brodice sad ulaze i plovni objekti do 15 m, reperkusije isključivanja brodica iz ovrhe i osiguranja po pravilima pomorskog prava su još veće.

Primjena Ovršnog zakona na brodice u praksi se pokazuje kao velik problem. Inkompatibilnost instituta stvarnih prava na brodovima i brodicama s pravilima ovrhe i osiguranja po općem propisu kao i činjenica da u našim vodama plovi i stalno boravi velik broj brodica pod stranom zastavom što dodatno otežava provedbu općih propisa o ovrsi i osiguranju dovodi do pravne nesigurnosti, produžava trajanje postupka, povećava troškove postupka i smanjuje vjerojatnost naplate, a u pitanju su velike imovinske vrijednosti tih plovnih objekata kao i pomorskih tražbina koje u vezi njih nastaju.

Osobito se velik problem javlja kod privremene mjere zaustavljanja broda koja je jedno od najefikasnijih rješenja za osiguranje naplate tražbina u pomorstvu, a koje je nemoguće provesti na brodici po sadašnjem propisu.

Za ovo smo se pitanje borili na Povjerenstvu i postigli sporazum. Željelo se zaštititi domaće vjerovnike: domaće pomorce, marine, luke, servisere, brodopopravljače, pomorske agente, dobavljače brodske opreme i zaliha, ali i sve potencijalne oštećenike koji pretrpe štetu nanесenu brodicama (sudar, udar, tjelesne ozljede, onečišćenje mora itd.). Očitim propustom ta je izmjena izostavljena iz konačnog teksta Vladinog Prijedloga premda je postojala u konačnom nacrtu koji je izradilo Povjerenstvo.

Dakle, potrebno je brisati stavak 3. članka 841. Pomorskog zakonika i time bi problem bio riješen.“

primjene PZ-a. Ipak, odredba je ostala i treba se primjenjivati te *de lege ferenda* čim prije izmijeniti.

Među zajedničkim odredbama dijela o ovrsi i osiguranju nalazi se i jedna isključujuća odredba - čl. 843. st. 1. toč. 1. PZ-a propisano je da ratni i s njima izjednačeni brodovi ne mogu biti predmet ovrhe i osiguranja. Propisivanje iznimke od mogućnosti provedbe ovrhe i osiguranja nad ratnim brodovima posljedica je odredbe o odgovarajućoj primjeni tog dijela zakonika na sve pomorske objekte. Isključeni od primjene su i javni brodovi, kao i strani brodovi u neškodljivom prolasku teritorijalnim morem i strani brodovi koji se zadržavaju u unutarnjim morskim vodama zbog više sile ili zbog nevolje na moru, dok one traju (čl. 843. st. 1. toč. 1.-3. PZ). Čini se da bi ova odredba imala za posljedicu i isključenje od primjene odredbi ovog dijela Zakonika u odnosu na javne brodove u gradnji.

3.3. Polje primjene odredbi PZ-a od 1. siječnja 2020.

3.3.1. Općenito o polju primjene odredbi PZ-a o brodovima od 1. siječnja 2020.

Od 1. siječnja 2020. na snagu su stupile i preostale odredbe ZID PZ-a 2019. – one koje se odnose na definicije broda, brodice, jahte, ribarskog broda i velike putničke jahte te odredbe čl. 69-192. ZID PZ-a, od kojih su za pitanje polja primjene imovinskopravnih odredbi PZ-a posebno važne izmjene i dopune u odnosu na stvarna prava na brodu.

S obzirom da se odredbe PZ-a o brodovima primjenjuju na sve pomorske objekte, ako samim Zakonikom nije drugačije određeno (čl. 2. st. 1. PZ-a, koji je u primjeni od 28. veljače 2019.), važnost izmijenjenih definicija i njihov utjecaj na polje primjene PZ-a dolaze do izražaja samo u (nekim) slučajevima kada je Zakonikom polje primjene drugačije određeno. Dvije su se pretpostavke morale kumulativno ispuniti da bi 1. siječnja 2020. došlo do promjene primjene određenih dijelova PZ-a u odnosu na određene objekte. Prvo, moralo se raditi o plovnim objektima duljine trupa veće od 12 i manje od 15 metara, odnosno plovnim objektima koji su stupanjem na snagu novih definicija promijenili pravnu kvalifikaciju te su prestali biti brodovi ili jahte i postali brodice. Drugo, moralo se raditi o odredbama koje za brodice predviđaju drugačiji pravni režim. Ova posljednja pretpostavka ispunjena je samo u odnosu na nekoliko dijelova Zakonika kojima su uređeni imovinskopravni odnosi. Posebne odredbe postoje u odnosu na ograničenje odgovornosti broдача, ugovore o najmu jahte i brodice i ugovore o nautičkom vezu, zajedničkim havarijama te o ovrsi i osiguranju broda i tereta.

U dijelu PZ-a kojim je regulirano ograničenje odgovornosti broдача postoji odredba kojom je propisan poseban kriterij za obračun ograničenja odgovornosti vlasnika ili korisnika brodice – brođica se za potrebe ovog dijela Zakonika smatra brodom s tonažom koja ne prekoračuje 500 tona (čl. 399. st. 1. PZ). Sada će se na ovaj način obračunavati ograničenje odgovornosti i na objekte koji su postali brodice s 1. siječnja 2020. U praksi ova promjena neće biti ni od kakvog značaja, budući da se minimalan iznos ionako onaj previđen za brođove s tonažom do 2000 tona (v. *supra* 3.2.2.2.).

Odredbe ugovora o najmu jahte i brodice i ugovora o nautičkom vezu (čl. 673.a-673.v PZ) propisane su za slućajeve kada ove ugovore sklapaju vlasnici ili korisnici jahte ili brodice. Zakonikom, kako je ranije pojašnjeno, nije izrijekom propisana primjena ovih odredbi na druge pomorske objekte, iako smatramo da bi se ove odredbe primjenjivale kao odredbe pod koje se ugovori o vezu i ugovori o najmu ostalih pomorskih objekata najbliže mogu podvesti⁸¹ (v. *supra* 3.2.2.3.). Od 1. siječnja 2020. odredbe PZ-a o ovim ugovorima primjenjuju se, snagom Zakonika, i na one plovne objekte koji su s tim datumom prestali biti brođovi i postali brodice (plovila veća od 12 i manja od 15 metara). Za jahte koje su postale brodice nije došlo do promjene glede primjene ovog dijela Zakonika jer su već bile obuhvaćene poljem primjene. U ovom se slućaju ne radi se ni o kakvoj revolucionarnoj promjeni, ali treba ju istaknuti.

Za brodice postoji posebna odredba i u dijelu kojim su regulirane zajedničke havarije. Njome je propisano da se odredbe o zajedničkim havarijama primjenjuju na brodice samo ako je to između stranaka izričito ugovoreno (čl. 789. st. 2. PZ). Dakle, u odnosu na objekte kojima je 1. siječnja 2020. promijenjen pravni status, odnosno koji su prestali biti brođovi ili jahte i postali brodice, pravila o zajedničkim havarijama primjenjuju se samo ako je izrijekom ugovoreno. S obzirom da se radi o institutu koji se rijetko primjenjuje (posebice za brodice), a njegova se primjena uvijek može ugovoriti, ni u ovom slućaju se ne radi o promjeni polja primjene koja će biti od većeg praktičnog značaja.

Dio u odnosu na koji će promjena definicija imati prilično snažan utjecaj je dio o ovrsi i osiguranju na brodu i teretu. U odnosu na taj dio izrijekom je isključena primjena odredbi na brodice (čl. 841. st. 3. PZ-a). Izmjena definicija iz čl. 5. PZ-a imala je za posljedicu da se polje primjene odredbi o ovrsi i osiguranju na brodu znatno suzilo. Ovo zato jer su se ta pravila prestala primjenjivati na plovne objekte koji su s 1. siječnja 2020. promijenili pravni status, odnosno prestali biti brođovi i jahte i postali brodice (plovni objekti duljine trupa od 12 do 15 metara).

⁸¹ Tako i: Skorupan Wolff, V., Padovan, A. V., Ugovor o vezu de lege ferenda, u: Pravni okvir za luke nautičkog turizma, nakladnički niz: Modernizacija prava, Knjiga 42., Barbić, J. (ur.), Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, 2018., str. 47.

Takvih je objekata relativno puno i od 1. siječnja 2020. ovrha i osiguranje na tim će se objektima provoditi po posve drugim pravilima – pravilima Ovršnog zakona. Time se posredno umanjilo i značaj pomorskih privilegija, koji mogu postojati i na brodicama, ali će njihova realizacija, zbog primjene općih pravila, biti otežana ili onemogućena (o kritici isključenja brodica od primjene pravila o ovrsi i osiguranju v. *supra* 3.2.2.5.).

Kako je ranije pojašnjeno, drugi segment u odnosu na kojega su nastupile promjene 1. siječnja 2020. su odredbe o stvarnim pravima. U nastavku teksta će se istražiti od kakvog je utjecaja odredba čl. 2. PZ-a na te odredbe.

3.3.2. Posebne odredbe o polju primjene imovinskopravnih odredbi PZ-a od 1. siječnja 2020.

3.3.2.1. Stvarna prava na brodu

Odredbe o stvarnim pravima na brodu nalaze se u Dijelu petom PZ-a. Ovaj je dio Zakonika, kako je ranije pojašnjeno, mijenjan ZID-om PZ-a 2019. i izmijenjene su odredbe na snagu stupile 1. siječnja 2020., odnosno istoga dana kao i izmijenjene definicije broda, brodice, jahte te nova definicija velike putničke jahte. Odgođeno stupanje na snagu bilo je propisano i za odredbe o postupku za upis u upisnik brodova, koje su također znatno izmijenjene.

U čl. 209. PZ-a propisano je da na brodu i brodu u gradnji mogu postojati stvarna prava – pravo vlasništva, hipoteka na brodu i pomorski privilegij. Dodatno je propisano da se na stjecanje, prijenos, ograničenje i prestanak navedenih prava primjenjuju odredbe čl. 212.-229. i 192.-194. PZ-a čime je samo potvrđeno da se ove odredbe primjenjuju i na brod u gradnji. Pored toga, u čl. 235. PZ-a propisano je da se odredbe PZ-a o hipoteci na brodu primjenjuju i na hipoteku na brodu u gradnji. Treba reći da u odnosu na odredbe o pomorskim privilegijima ne postoji izričita odredba o primjeni na brodove u gradnji (kao što je to slučaj s pravom vlasništva i hipotekom), ali zaključak da su odredbe o pomorskim privilegijima primjenjive i na brodove u gradnji proizlazi iz čl. 209. PZ-a. Ovo stoga što osim odredbi čl. 241-251. PZ-a niti jedna druga odredba niti propis ne uređuju pomorske privilegije. Odredbe o pomorskim privilegijima primjenjuju se i na ostale pomorske objekte u gradnji temeljem čl. 2. st. 2. PZ-a.

Ovaj dio Zakonika, koji se odnosi na pravo vlasništva i založna prava na brodu i brodu u gradnji ima tek jednu isključujuću odredbu glede polja primjene njegovih odredbi. U čl. 251. PZ-a propisano je da se odredbe o pomorskim

privilegijima ne odnose na javne brodove upisane u upisnik brodova.⁸² Da na javnim brodovima ne mogu postojati ni druga stvarna prava u korist trećih osoba (dakle, ni hipoteka) proizlazi iz odredbe čl. 201. st. 2. PZ-a, koja se ne nalazi u dijelu o stvarnim pravima, nego dijelu kojim je reguliran upis i brisanje brodova i jahti. Tom je odredbom propisano da za javne brodove nije dozvoljen upis u list C uloška glavne knjige. Čini se da bi bilo dobro izriječno propisati i nemogućnost stjecanja hipoteke na javnom brodu u dijelu u kojem su regulirana stvarna prava.

Temeljem izmijenjene odredbe čl. 2. PZ-a odredbe o stvarnim pravima na brodu i brodu u gradnji odnose se tako na sve pomorske objekte i pomorske objekte u gradnji, osim na ratne brodove i, smatramo, ratne brodove u gradnji. Od 1. siječnja 2020. polje primjene odredbi o stvarnim pravima prošireno je na civilne podmornice, plutajuće objekte i nepomične odobalne objekte, kako one postojeće, tako i one u gradnji.

Ipak, određeni broj odredbi o stvarnim pravima neće, po prirodi stvari, biti primjenjiv na brodove (i druge pomorske objekte) u gradnji (primjerice, pravo vjerovnika na preuzimanje broda u posjed i njegovo iskorištavanje radi namirenja tražbine ne može ispuniti svoju svrhu prije nego li brod u gradnji postane brod).

Ni sve odredbe o pomorskim privilegijima neće biti primjenjive, ili neće biti primjenjive u svim fazama gradnje, jer neke tražbine koje su po zakonu privilegirane ni ne mogu nastati prije određenog stadija izgradnje – npr. s naslova tražbina za plaće i druge iznose koji se duguju zapovjedniku broda, časnicima i drugim članovima posade ili one s naslova spašavanja. Stare su odredbe ograničavale primjenu na brod u gradnji koji je u plutajućem stanju.⁸³

Konačno, treba spomenuti i to da se radi ostvarenja pomorskog privilegija može odrediti privremeno zaustavljanje broda (čl. 953. st. 2. PZ). Navedeni članak i odgovarajuće odredbe nalaze se u Dijelu devetom Zakonika, o ovrsi i osiguranju (čl. 841.-965. PZ). Problem je, međutim, što se odredbe tog dijela PZ-a primjenjuju na sve pomorske objekte osim brodica, u odnosu na koje se ovi postupci vode prema Ovršnom zakonu (čl. 841. st. 3. PZ), što onemogućuje, odnosno, znatno umanjuje vjerojatnost namirenja privilegirane tražbine (opširnije *infra* 3.2.2.5.).

⁸² Javni brod jest brod, osim ratnog broda, namijenjen i opremljen za obavljanje djelatnosti od općeg interesa države, a čiji je vlasnik, odnosno brodar država ili neko drugo tijelo ovlašteno od države (npr. policijski brod, brod lučke kapetanije, brod Obalne straže i sl.) i koji služi isključivo u negospodarske svrhe (čl. 5. st. 1. toč. 14. PZ).

⁸³ U čl. 266. PZ/94 bilo je propisano da se odredbe toga zakonika o privilegijima na brodu primjenjuju i na brodice, jahte i brodove u gradnji koji se nalaze u plutajućem stanju. Čl. 252 PZ/04 bilo je propisano da se odredbe Zakonika o privilegijima na brodu primjenjuju na brodice, jahte, brodove u gradnji i jahte u gradnji koji se nalaze u plutajućem stanju.

Zaključno, odredba čl. 2. PZ-a u potpunosti je primjenjiva na dio Zakonika o stvarnim pravima. Te se odredbe djelovanjem čl. 2. PZ-a primjenjuju na sve pomorske objekte, osim ratnog broda i na sve pomorske objekte u gradnji, osim ratnog broda u gradnji, čime je prošireno polje primjene ovog dijela Zakonika.

4. Zaključno

Određivanje polja primjene određenog zakona ili njegovih pojedinih odredbi preliminarno je pitanje koje je potrebno razriješiti kako bi se materijalno pravo uopće moglo pravilno primijeniti. Polje primjene PZ-a je ZID-om PZ-a iz 2019. dvostruko izmijenjeno – prvo, promjenom opće odredbe o polju primjene odredbi PZ-a koje se odnose na brodove, koja je stupila na snagu 28. veljače 2019., te potom promjenom definicija broda, brodice i jahte, koje su stupile na snagu 1. siječnja 2020.

Ove promjene nametnule su potrebu da se u jednom radu obuhvate i objedine dvojbe koje su iz ovih promjena proizašle. Zbog vremenskog važenja prava, odnosno zbog različitog stupanja na snagu pojedinih odredbi ZID PZ-a bilo je važno prikazati promjene o polju primjene koje su se desile s 28. veljače 2019. i one koje su se desile s 1. siječnja 2020. Analiza imovinskopravnih odredbi PZ-a je pokazala da uvođenje izmijenjenih i novih definicija, uz paralelno mijenjanje pravila o polju primjene zakona, a bez dovoljno pažljivog sagledavanja posljedica takvih izmjena, može izazvati dvojbe u tumačenju pravnih propisa (konkretno, u slučaju PZ-a, dvojbu jesu li pojedini objekti podvrgnuti pomorsko-pravnim propisima iz PZ-a ili nisu) i time pravnu nesigurnost. Na mjestima na kojima su se takve dvojbe ukazale, pokušali smo primjenom različitih metoda tumačenja pravnih normi, odrediti polje njihove primjene.

Pored toga, otvorila su se i neka pitanja vezana uz polje primjene imovinskopravnih odredbi PZ-a na koja ZID PZ-a nije utjecao, ali općenito mogu izazvati dvojbe u primjeni – primjerice, tumačenje sintagme “svi plovni objekti, bez obzira na veličinu i namjenu kojoj služe”, a kojom je određeno polje primjene u odnosu na izvanugovornu odgovornost vlasnika broda i brodarka.

Nadamo se da će analize, razmatranja i tumačenja iznesena u ovom radu biti korisne onima koji pomorsko pravo tumače i primjenjuju u praksi. Također se nadamo da će u dijelovima u odnosu na koje i dalje postoje dvojbe ovaj tekst biti koristan zakonodavcu prilikom budućih izmjena Pomorskog zakonika.

SCOPE OF APPLICATION OF THE MARITIME CODE'S PRIVATE LAW PROVISIONS WITH REGARD TO VESSELS AND MARITIME FACILITIES

Determining the scope of application of a particular law or its specific provisions is a preliminary issue that must be resolved to ensure that the substantive law will be applied correctly. The aim of this article is to determine the scope of application of the Croatian Maritime Code's private law provisions with regard to vessels and maritime facilities. By the latest amendment to the Croatian Maritime Code of February 2019, a general rule on the scope of application of the provisions relating to ships has been changed and significantly widened. These provisions, unless otherwise provided in the Code, now apply to all maritime facilities (not only to vessels, but also to floating facilities and fixed offshore facilities), except of warship. Numerous special provisions on the scope of application of the Code's parts remained predominantly unchanged. In order to determine the scope of application of the special parts of the Maritime Code, the impact of the general rule on the special provisions will be analysed by applying different methods of interpretation. Finally, doubts about their interpretation will be raised, ways of interpreting these controversial provisions will be sought and suggestions for the improvement of the Code's provisions will be made (where necessary).

Dr. sc. GORAN VOJKOVIĆ, izvanredni profesor
Fakulteta prometnih znanosti Sveučilišta u Zagrebu, Republika Hrvatska

Mr. sc. KATERINA DULČIĆ
Veleučilište Nikola Tesla u Gospiću, Republika Hrvatska

ROMINA JOVANČEVIĆ, mag. iur.
Fakultet prometnih znanosti Sveučilišta u Zagrebu, Republika Hrvatska

PRAVO NA ŽALBU U POSTUPKU DAVANJA KONCESIJA NA POMORSKOM DOBRU – NEUSKLAĐENOST OPĆEG I POSEBNOG PROPISA

UDK: 351.711(210.5)

Pregledni znanstveni članak / Review scientific paper

Europska unija je 2014. godine donošenjem Direktive o dodjeli ugovora o koncesiji bitno promijenila dotadašnji pojam koncesije. Europska regulativa je 2017. godine unijeta, uz odgovarajuće prilagodbe u aktualni hrvatski Zakon o koncesijama koji je na bitno drugačiji način regulirao ne samo pojam, već i postupak davanja koncesije. Tom zakonu, a time i europskom pravnom okviru, prilagođeni su i drugi, sektorski zakoni, ali ne i Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama. Stoga postupak davanja koncesija na pomorskom dobru ostaje kao *lex specialis* neopravdano izvan općeg pravnog okvira, što se posebno vidi u vrlo važnom dijelu – mogućnosti žalbe na dodjelu odluke o koncesiji. Takav, poseban model davanja koncesija na pomorskom dobru, suprotan općim propisima, autori smatraju nepotrebnim i štetnim, te generatorom moguće pravne nesigurnosti.

1. Uvodno razmatranje

Koncesijski modeli u Republici Hrvatskoj spadaju u vrlo važno pravno područje, s ozbiljnim poveznicama na gospodarski razvoj, pa čak i političke odnose. Posljedica je to dobrim dijelom činjenice da je pomorsko dobro, a koje obuhvaća morsku obalu, unutarnje morske vode i teritorijalno more, zakonski, po rimskoj tradiciji u nas definirano kako opće dobro, *res extra commercium*. Kako na njemu dakle nisu mogući klasični vlasnički režimi i primjena uobičajenih pravila stvarnog prava, uporaba, gospodarsko i drugo korištenje pomorskog dobra primarno se regulira institutom koncesija.

Kako se navodi u literaturi, obalno more Republike Hrvatske (dakle unutarnje morske vode i teritorijalno more) obuhvaća oko 33200 km², ukupna duljina obale kopna i hrvatskih otoka iznosi 5835,3 km (od toga je duljina obalne crte otoka 4085 km), dok koeficijent razvedenosti iznosi 11. Hrvatska

tako raspolaže sa 74% ukupne duljine obala Jadrana (7912 km) i obuhvaća čak 97,2% jadranskog arhipelaga.¹ Ne treba posebno obrazlagati koliko je to područje važno za Hrvatsku i njen gospodarski, ali i opći razvoj. A bilo kakva značajnija djelatnost na njemu vezana je uz postupak davanja koncesija.

Hrvatska je u zadnjih 30 godina pet puta mijenja svoj model davanja koncesija donošenjem sve novijih zakona, a od 2008. godine gleda se i da ti propisi budu sukladni pravnom okviru Europske unije. I postupak davanja koncesija na pomorskom dobru pretrpio je nekoliko izmjena. Međutim, već dulji niz godina postoji značajna nepodudarnost između propisa o davanju koncesija i propisa o pomorskom dobru, gdje propisi o pomorskom dobru imaju i vlastiti postupak davanja koncesija – dakle upravo ono što se želi riješiti općim propisom. Ta dvojnost, gdje imamo opći procesni zakon i poseban zakon koji regulira i poseban postupak davanja koncesija (a ne samo materijalno-pravna pitanja) stvara po mišljenju autora pravnu nesigurnost koja negativno utječe na razvoj gospodarskih i drugih odnosa na pomorskom dobru. Za tu dvojnost ne postoje ni pravni, a ako se gleda službene dokumente ni službeni politički razlozi.

Probleme koju ta dvojnost propisa i postupaka donosi, uvažavajući ograničenje opsega ovog rada te uključujući u obzir važnost postupanja, obraditi ćemo na jednom dijelu postupka postupaka gdje se opća pravila davanja koncesija i pravila specifična za pomorsko dobro bitno razlikuju. U pitanju je način i mogućnost izjavljivanja žalbe na donošenje odluke o koncesiji, gdje pravila posebnog propisa potpuno derogiraju opći propis. U radu ćemo koristiti propise, posebno obrazloženja zakonskih propisa, ali i postojeće dosadašnje izvore.

2. Razvoj hrvatskih propisa o koncesijama

Od svoje neovisnosti Republika Hrvatska je donijela pet zakona o koncesijama. Obzirom da se je pomorsko dobro u Republici Hrvatskoj definirano kao opće dobro², sukladno klasičnoj rimskoj tradiciji³, dakle bez titulara vlasništva, prava na pomorskom dobru dodjeljuju se primjenom instituta koncesija. To je dovelo

¹ Vidi: Riđanović, Josip; Bićanić, Zlatko: Hrvatski Jadran i novi teritorijalni ustroj, "Acta Geographica Croatica", Zagreb, vol. 28, god. 1993., str. 85-97.

² Članak 3. st. 2. Zakona o vlasništvu i drugim stvarnim pravima navodi: "(2) Nisu sposobni biti objektom prava vlasništva i drugih stvarnih prava oni dijelovi prirode koji po svojim osobinama ne mogu biti u vlasti niti jedne fizičke ili pravne osobe pojedinačno, nego su na uporabi svih, kao što su to atmosferski zrak, voda u rijekama, jezerima i moru, te morska obala (opća dobra)." Zakon o vlasništvu i drugim stvarnim pravima, Narodne novine, br. 91/96, 68/98, 137/99, 22/00, 73/00, 129/00, 114/01, 79/06, 141/06, 146/08, 38/09, 153/09, 143/12, 152/14

³ "Naturali iure omnium communia sunt illa: aër, aqua profluenis, et mare, et per hoc litora maris." ("Po prirodnom pravu zajedničko je svima: zrak, tekuća voda i more, pa prema tome i morska obala.") – Marcianus, D. 1. 8. 2. 1; citirano prema: Romac, Ante: Minerva, florilegij latinskih izreka, Zagreb, Latina et graeca, 1988., str. 625.

do vrlo uske veze između propisa o koncesijama i propisa o pomorskom dobru – ali i priličnog razmimoilaženja između te dvije grupe, a koje postoji i danas. Kako bismo mogli precizno iznijeti sadašnju problematiku, ukratko ćemo navesti povijest razvoja propisa o pomorskom dobru u nas.

Prvi hrvatski Zakon o koncesijama⁴ donijet je 1990. godine. Zakon se odnosio na obnovljivo prirodno bogatstvo i dobra u općoj uporabi te iskorištavanje određenog objekta (koncesiju za neobnovljiva prirodna bogatstva dodjeljivali su tadašnji savezni organi).⁵ Zbog ratnih prilika taj Zakon nije zaživio.

Bitno važniji je drugi Zakon o koncesijama⁶ donijet krajem 1992. godine, koji je stupio na snagu početkom 1993. godine. U pitanju je izrazito kratak Zakon – sadrži svega 10 članaka. Borković oko tog Zakona navodi: “Primjena mnogih njegovih odredaba uvjetovana je formulacijom “ako posebnim zakonom nije drukčije određeno”. Pristup zakonodavca materiji koncesije putem ovakve zakonske regulacije može biti posljedica površnosti, ali i njegove orijentacije na to da se potanja razrada instituta koncesije vrši posebnim zakonima koji reguliraju pojedine društvene oblasti u kojima je moguće podjeljivati koncesije.”⁷

Donošenje tako kratkog i nedorečenog propisa može se opravdati tadašnjim ratnim prilikama,⁸ no zanimljivo je da je taj Zakon ostao na snazi vrlo dugo, sve do 2008. godine. Posljedica činjenice da je postupak davanja koncesije nemoguće urediti u 10 članaka bio je da je svaki sektorski zakon posebno uređivao i postupak davanja koncesije, što je dovodilo do pravne nesigurnosti i nemogućnosti stvaranja ujednačene upravne prakse.⁹ Dodatno, osjetila se i nebriga države za vlastiti sustav koncesija. Zanimljivo je da je registar koncesija, predviđen Zakonom iz 1992. godine, ustrojen je u potpunosti, kao jedinstvena elektronička evidencija svih ugovora o koncesijama, tek 2006. godine.¹⁰

⁴ Zakon o koncesijama, Narodne novine, br. 18/90.

⁵ Gorenc, Vilim: Osvrt na zakon o koncesijama, Računovodstvo, revizija i financije”, godina III, br. 3, ožujak 1993., str. 56.

⁶ Zakon o koncesijama, Narodne novine, br. 89/92.

⁷ Borković, Ivo: Primjena općeg pravnog režima koncesije na pomorsko dobro, referat s Okruglog stola “Pomorsko dobro i koncesije”, Rijeka, Pravni fakultet Sveučilišta u Rijeci, 1995., str. 14.

⁸ Opširnije: Vojković, Goran: Pomorsko dobro i koncesije, Hrvatski hidrografski institut, 2003., str. 158.-160.

⁹ Mladen Žuvela je pobrojao slijedeće koncesijske režime na dan 1. siječnja 2000. godine: *koncesije na pomorskom dobru, koncesije za obavljanje lučkih djelatnosti, koncesije za istraživanje ili eksploataciju mineralnih sirovina, koncesije na vodama i vodnom dobru, koncesije za korištenje poljoprivrednog zemljišta u vlasništvu države, koncesije prava lova, koncesije na javnim cestama, koncesije za osnivanje slobodne zone, koncesije za obavljanje komunalnih djelatnosti, koncesije za otvaranje slobodnih carinskih prodavaonica, koncesije za autotaksi prijevoz, koncesije za izgradnju i korištenje željezničkih pruga, koncesije za privređivanje posebnih igara na sreću, koncesije u javnim telekomunikacijama.* – Žuvela, Mladen: Koncesije – ustanova našega građanskog prava, “Blatski ljetopis”, 2000., str. 59-67.

¹⁰ Vojković, Goran: Prikaz novog Zakona o koncesijama, Pravo i porezi, XXII. (2013), 3, str. 48-53

U sklopu prilagodbe pravnom okviru Europske unije, Hrvatska 2008. godine donosi novi Zakon o koncesijama¹¹ koji je stupio na snagu 1. siječnja 2009. Donošenje novog Zakona bila je jedna od obveza unutar pregovora o u Poglavlju V. Javna nabava.¹² Taj je Zakon uključio tadašnju pravnu stečevinu Europske unije koja je uređivala koncesije (primarno odredbe koje proizlaze iz Direktive 2004/18/EZ i Direktive 2004/17/EZ). Definirane su prvi puta tri vrste koncesija (za javne radove, za javne usluge, za gospodarsko korištenje općeg ili drugog dobra od posebnog interesa za Republiku Hrvatsku); uvedene odredbe kojima se uređuju "pripremne radnje" (ex-ante faza) kao preduvjet pokretanju postupka davanja koncesije; te određuje jedinstvenog postupka davanja koncesija kroz javno nadmetanje.¹³

Napravljen je i Hodogram usklađenja posebnih (sektorskih) propisa koji uređuju koncesije s navedenim Zakonom o koncesijama, što je bilo planirano tijekom 2009. godine.¹⁴ No, zanimljivo je da dokument "Izvešće o koncesijama u Republici Hrvatskoj", iz studenog 2012. navodi: "Jedini zakon koji još uvijek nije usklađen sa Zakonom o koncesijama jest Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama. Postupak usklađenja ovog propisa provodi nadležno ministarstvo u suradnji s Državnim odvjetništvom Republike Hrvatske te se njegovo donošenje očekuje do kraja 2012. godine." Dakle, već tada je postojala neusklađenost između općeg propisa i posebnog propisa koji regulira davanje koncesija na pomorskom dobru.

Krajem 2012. godine Hrvatski Sabor donosi opet novi Zakon o koncesijama¹⁵, a koji je gotovo u potpuno usklađen s radnom verzijom nove prijedloga Direktive o dodjeli ugovora o koncesiji¹⁶ iz 2011. godine. Dakle, Hrvatske se uskladila s radnom verzijom Direktive, prije njenog stupanja na snagu. Ovaj Zakon donosi nove suvremene elemente kao što je primjena Elektroničkog oglasnika javne nabave, uređenje imovinsko-pravnih odnosa na području gdje se obavlja koncesija, uvodi se i razrada rizika, te koncesije po modelu javno-privatnog partnerstva. Bitno je spomenuti da se, sukladno prijedlogu nove europske regulacije mijenja i sama definicija koncesije, koja je izričito definirana kao "pravo koje se stječe ugovorom", što je na tragu tadašnjeg prijedloga nove

¹¹ Zakon o koncesijama, Narodne novine, br. 125/08.

¹² Izvešće o koncesijama u Republici Hrvatskoj, Vlada Republike Hrvatske, Zagreb, studeni 2012.

¹³ Vojković Goran: Prikaz novog Zakona o koncesijama, op. cit.

¹⁴ Izvešće o koncesijama u Republici Hrvatskoj, op. cit.

¹⁵ Zakon o koncesijama, Narodne novine, br. 143/12.

¹⁶ Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council on the award of concession contracts, European Commission, Brussels, 20.12.2011, COM(2011) 897 final

europske regulative, a bitno mijenja klasičnu definiciju po kojoj je koncesija pravo, grant, koji podjeljuje javna vlast.

Također, a što je važno naglasiti i za daljnje izlaganje, tim Zakonom izričito se propisuje kako se na pitanja na pitanja koja nisu uređena navedenim Zakonom odgovarajuće primjenjuju posebni zakoni te propis kojim se uređuje javna nabava. To znači da su propisi o javnoj nabavi postali integralni dio koncesijskih režima u Republici Hrvatskoj.¹⁷

Obzirom da je Direktiva o dodjeli ugovora o koncesiji¹⁸ (Dalje: Direktiva) do donošenja imala određene izmjene u odnosu na prijedlog iz 2011. godine¹⁹, a koji je bio osnova za Zakon o koncesijama iz 2012., pojavila se potreba ponovne prilagodbe zakonske regulacije koncesija europskoj pravnoj stečevini. Rok za prilagodbu Direktivi je bio 18. travnja 2016. godine. Republika Hrvatska je aktualni Zakon o koncesijama²⁰ (dalje: ZOK) donijela s nešto preko godinu dana zakašnjenja – stupio je na snagu u srpnju 2017. godine.

U Obrazloženju prijedloga Zakona o koncesijama iz 2017., dakle obrazloženju aktualnog propisa, navedeno je: “Donošenjem Prijedloga zakona nužno će biti provesti usklađenje posebnih zakona u odnosu na odredbe koje su donijete ovim Prijedlogom zakona, a kao posljedica prijenosa predmetne Direktive, te drugih izmjena koje uključuju i poslove nadzora. Usklađenje posebnih zakona koji čine sustav koncesija s ovim Prijedlogom zakona planira se tijekom sljedećih šest mjeseci od dana stupanja na snagu ovoga Zakona.”²¹

Usklađivanje s Zakonom o pomorskom dobru i morskim lukama²² nije provedeno. U ovom radu se bavimo jednim, no iznimno važnim postupkom koji nije usklađen, a to je pravo na žalbu u postupku dodjele koncesije.

¹⁷ Vojković, Goran: Novi pravni okvir koncesija u Republici Hrvatskoj, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, god. 51, 1/2014., str. 131.- 149.

¹⁸ Direktiva 2014/23/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 26. veljače 2014. o odijeli ugovora o koncesiji, Službeni list Europske unije L 94/1.

¹⁹ Opširnije: Izvješće o prijedlogu Direktive Europskog parlamenta i Vijeća o dodjeli ugovora o koncesiji (COM(2011)0897 – C7-0004/2012 – 2011/0437(COD)), Odbor za unutarnje tržište i zaštitu potrošača, Europski parlament, A7-0030/2013, 1.2.2013.

²⁰ Zakon o koncesijama, Narodne novine, br. 69/2017.

²¹ Prijedlog Zakona o koncesijama, Hrvatski Sabor, PZE br. 75, Zagreb, 19. siječnja 2017.

²² Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama, “Narodne novine”, br. 158/03, 100/04, 141/06, 38/09, 123/11, 56/16 i 98/19.

3. Bitne odrednice aktualnog koncesijskog modela u Republici Hrvatskoj

3.1. Opseg analize

O aktualnom ZOK-u objavljeno je nekoliko stručnih i drugih radova²³, tako da će se u ovom poglavlju navesti samo neke temeljne odrednice sadašnjeg Zakona, bitne za temu ovog rada.

Napominjemo da je u saborsku proceduru upućena i Prijedlog Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o koncesijama, koji je prošao prvo čitanje 7. travnja 2020. godine, ali zbog raspuštanja Sabora nije izglasan.²⁴ Sukladno hrvatskoj ustavnoj praksi, novi saziv Sabora ne nasljeđuje prijedloge koji su bili u proceduri starog saziva, već ih Vlada može poslati, ako želi, u ponovnu proceduru. U svakom slučaju, ova predložena promjena nije doticala bit problema kojim se u ovom članku bavimo.

3.2. Obrazloženje prijedloga zakona

Bitne odrednice aktualnog ZOK-a navedene su u Obrazloženju prijedloga zakona²⁵, u poglavlju "Ocjena stanja, osnovna pitanja koja treba urediti zakonom te posljedice donošenja zakona". Tu se navodi kako je od donošenja Zakona o koncesijama 2012. godine došlo od promjena europskog pravnog okvira iz područja javne nabave, objavljena u Službenom listu Europske unije od 28. ožujka 2014. godine gdje su objavljene tri nove direktive, među ostalim i Direktiva 2014/23/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 26. veljače 2014. o dodjeli ugovora o koncesiji. Znači, predlagatelj kao jedan od razloga donošenja novog Zakona o koncesijama navodi i cijeli novi europski okvir javne nabave, ne samo Direktivu o ugovorima o koncesiji.

Nadalje, navodi se kako se nacrtom ovoga Prijedloga zakona o koncesijama omogućava implementacija odredbi Direktive o ugovorima o koncesiji te se nastoji propisati uravnotežen i fleksibilan pravni okvir za davanje koncesija koji osigurava učinkovit i nediskriminirajući pristup tržištu svim gospodarskim subjektima, kao i pravnu zaštitu koja daje prednost javnim ulaganjima u infrastrukturne i strateške projekte. Također, predlagatelj navodi kako se prijedlogom zakona uređuju se pitanja i područje davanja koncesija u Republici

²³ Vidi: Vojković, Goran: Prikaz novog Zakona o koncesijama, Računovodstvo, revizija i financije (0353-8087) XXVII. (2017), 9; str. 150-157; Jelčić, Olga: Raspolaganje koncesijom prema novom Zakonu o koncesijama, Stručni portal pomorsko dobro, <https://www.pomorskodobro.com/fokus-jelcic-rujan-2017.html> (7.8.2020.)

²⁴ Prijedlog Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o koncesijama, PZE 856., Zagreb, 12. ožujka 2020.

²⁵ Prijedlog Zakona o koncesijama, op. cit.

Hrvatskoj koje obuhvaća uvodni dio, pripreme radnje za davanje koncesije, postupak davanja koncesije za radove i usluge procijenjene vrijednosti manje od vrijednosnog praga i za koncesije za gospodarsko korištenje, postupak davanja koncesije za radove i usluge procijenjene vrijednosti jednake ili veće od vrijednosnog praga, ugovor o koncesiji, prestanak koncesije, politiku koncesija, pravnu zaštitu i prekršajne odredbe.

Dakle, i ovdje se, kako vidimo (naveli smo samo kratke izvratke iz obrazloženja, dovoljne za svrhu ovog rada) navodi uska veza između modela koncesija i modela javne nabave.

3.3. Izvješće o Savjetovanju o nacrtu prijedloga Zakona o koncesijama

Vlada Republike Hrvatske je u prethodno navedenom Obrazloženju navela kako se usklađivanje posebnih zakona s novim Zakonom o koncesijama planira u roku pola godine od donošenja novog zakona. Slični planovi su bili i kod prijašnjih zakona, a kako smo naveli, još je "Izvješće o koncesijama u Republici Hrvatskoj", iz studenog 2012. preciziralo kako jedini zakon koji još uvijek nije bio usklađen s tadašnjim koncesijskom modelom je bio Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama.

Stoga je to zanimljiviji komentar koji se nalazi u spomenutom Obrazloženju prijedloga zakona²⁶, u cjelini "Izvješće o provedenom savjetovanju – Savjetovanje o nacrtu prijedloga Zakona o koncesijama". Hrvatska gospodarska komora je dala više komentara na nacrt aktualnog Zakona o koncesijama, iz kojih izdvajamo slijedeće:

"Uzimajući u obzir činjenicu da se Zakonom o koncesijama uređuju sva načelna pitanja koncesijskih odnosa, a posebni zakoni u tom smislu moraju u svoj sadržaj preuzeti obvezujuća rješenja krovnog zakona, svakako je nužno kreirati nedvojbena, jasna pravna rješenja, primjenjiva u praksi, između ostaloga i zbog jačanja pravne sigurnosti ulaganja postojećih i budućih investitora uključujući i investitore na pomorskom dobru.

U tom smislu pozdravljamo prijedlog Zakona o koncesijama, kako bi se čim prije posebni zakoni i podzakonski akti uskladili s novim Zakonom i pravnom stečevinom EU. Podržavamo intenciju da se na postupak davanja koncesije za javne radove odgovarajuće primjenjuju propisi kojima se uređuje javna nabava. Obzirom da je Zakon o koncesijama usko vezan uz Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama (za koji je, samo u razdoblju 2013-2015. godine, izrađeno čak 6 verzija prijedloga Zakona), posebno ćemo se osvrnuti na neke od ključnih aspekata koncesija na pomorskom dobru: - Jedinice lokalne samouprave trebale

²⁶ Ibid.

bi prostornim planiranjem utjecati na granicu pomorskog dobra, odnosno davanje koncesija na pomorskom dobru predlaže se u cijelosti dati županijama na razmatranje i odlučivanje, a koncesijska odobrenja kao i do sada općinama i gradovima. (...)”

Dakle, HGK izričito predlaže i podržava da se Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama uskladi sa zakonom o koncesijama, te dodatno pozdravlja činjenicu da se na postupak davanja koncesije za javne radove odgovarajuće primjenjuju propisi kojima se uređuje javna nabava.

Komentar HGK je odbijen, kratkim odgovorom, od kojeg izdvajamo kao bitnu početnu rečenicu: “Davanje koncesija na pomorskom dobru je pitanje koje uređuje posebni zakon.”

Zar nije cijela intencija donošenja novog zakonskog okvira upravo da se izbjegne ekstenzivna primjena posebnog zakona? U cijelom razdoblju od desetak godina propisi o pomorskom dobru se ne prilagođavaju propisima o koncesiji, a službeni predlagatelj navodi kako to nije ni namjera, već pomorsko dobro ostaje kao *lex specialis*?

3.4. Dosadašnja istraživanja

Problemom neusklađenosti pravnog okvira koncesija i pravnog okvira koncesija na pomorskom dobru bavili su se Frane Stančić i Maja Bogović u radu: “Koncesije na pomorskom dobru – odnos Zakona o koncesijama i Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama”²⁷. Kako se taj rad bavi upravo temom koju analiziramo, ali vezano za stari pravni okvir Zakona o koncesijama iz 2012. godine, smatramo potrebnim ovdje ga detaljnije navesti.

Autori navode: “Ukratko, danas materiju koncesija na pomorskom dobru uređuje ZK 2012. kao *lex generalis* koji postavlja opći pravni režim koncesija u RH te ZPDML²⁸ kao *lex specialis*. (...) Za kraj ovog kratkog izlaganja pravnog uređenja koncesija u RH tijekom povijesti ukazat ćemo na pitanje koje je vrlo važno za problematiku ove materije nastalu zbog pravne neusklađenosti, a to je pitanje primjenjivosti ZK-a 2012. na postupke dodjele koncesija na pomorskom dobru, odnosno primjenjuje li se na te postupke isključivo ZPDML u skladu s načelom *lex specialis derogat legi generali*. To je ujedno i jedan od ključnih problema. Smatramo da je nemoguće primijeniti isključivo ZPDML, a zanemariti postojanje ZK-a. Sam ZK 2012. spominje da se koncesije, među

²⁷ Stančić, Franjo; Bogović, Maja: Koncesije na pomorskom dobru – odnos zakona o koncesijama i zakona o pomorskom dobru i morskim lukama, Pravni vjesnik : časopis za pravne i društvene znanosti Pravnog fakulteta Sveučilišta J.J. Strossmayera u Osijeku, Vol. 33 No. 1, 2017., str. 73-104.

²⁸ ZPDML – Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama.

ostalim, daju za pomorsko dobro (čl. 5. st. 1. t. 4.) i za luke (čl. 5. st. 1. t. 8.), a da zakonodavac nije zamislio njihovu primjenu i na ta područja izričito bi to propisao u odredbama o izuzeću od primjene ovoga Zakona. Također valja ukazati i na postojanje načela *lex posterior derogat legi priori*.²⁹ Nadalje, za razliku od Zakona o koncesijama iz 2008. godine koji je određivao da se uvjeti, postupak, način te druga pitanja od značaja za davanje koncesija za pojedino područje uređuju posebnim zakonom (čl. 4. st. 3.), ZK 2012. propisuje drukčije, tj. da se na pitanja koja nisu uređena tim Zakonom odgovarajuće primjenjuju posebni zakoni te propis kojim se uređuje javna nabava (čl. 1. st. 7.), iz čega proizlazi da ZK 2012. ima značenje kogentnog propisa u odnosu na sektorske propise.”^{30,31}

Zadnju primjedbu smatramo posebno važnom – dakle još je Zakon o koncesijama iz 2012. godine, čak i prije donošenja novog europskog paketa propisa o javnoj nabavi 2014. godine izričito propisao da se na pitanja koja nisu njime riješena primjenjuju drugi propisi, ali i izričito propisi o javnoj nabavi. Time dolazimo od osnovnog problema neusklađenosti propisa o koncesijama i propisa o davanju koncesija na pomorskom dobru.

Iznimno bitna je i primjedba vezana za neusklađenost postupka pravne zaštite. Stančić i Bogović navode:

“ZK 2012. predviđa Državnu komisiju za kontrolu postupaka javne nabave (u daljnjem tekstu: DKOM) kao specijalizirano drugostupanjsko tijelo koje je nadležno za rješavanje o žalbama u vezi s postupcima davanja koncesija (čl. 48. st. 1.). Pravna zaštita u postupku davanja svih koncesija uređenih tim Zakonom provodi se u skladu s propisima o javnoj nabavi, a to je Zakon o javnoj nabavi. Prema ZK-u 2012. žalba je dopuštena protiv svake odluke o koncesiji, bez obzira na to tko je donositelj.

Sasvim drukčiji pristup pravnoj zaštiti u postupcima davanja koncesije na pomorskom dobru nalazi se u ZPDML-u: ZPDML glede žalbe sadrži odredbu (čl. 27.) koja je prilično zbunjujuća i koju ćemo, radi jasnoće, na ovom mjestu citirati:

‘Za raspravljanje svih pitanja i rješavanje svih sporova u svezi s davanjem, izvršavanjem, opozivom ili izmjenom odluka o koncesiji na pomorskom dobru nadležno je Ministarstvo.

²⁹ Autori ovdje upućuju na: Staničić, F., Koncesije na pomorskom dobru – nužnost usklađivanja Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama sa Zakonom o koncesijama, Informator, broj 6367, str. 2., bilješka 20.

³⁰ Stančić, Franjo; Bogović, Maja: Koncesije na pomorskom dobru, op. cit.

³¹ Kratice iz originalnog članka: ZK 2012 – Zakon o koncesijama iz 2012. godine, ZPDML – Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama.

Protiv rješavanja Ministarstva ne može se izjaviti žalba, ali se može pokrenuti upravni spor.”³²

Autori potom sasvim opravdano navode kako “bi i ovu odredbu trebalo uskladiti sa ZK-om 2012. i propisati nadležnost DKOM-a za rješavanje žalbi protiv odluka o koncesijama”.³³

Na isti problem ukazuje i Olga Jeličić, u svom članku “Usklađivanje Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama s krovnim Zakonom o koncesijama”, a koji je pisan nakon stupanja na snagu aktualnog Zakona o koncesijama. Ona navodi:

“Istaći je da ne postoji opće prihvaćeno stajalište o tome mogu li se u praksi primjenjivati odredbe ZPDML koje različito uređuju ili su protivne odredbama ZK (primjerice glede pravne zaštite sudionika u postupku davanja koncesije prema ZPDML propisana je nadležnost Ministarstva, a prema ZK Državne komisije za kontrolu postupaka javne nabave).

ZK³⁴ je opći propis (krovni zakon), koji sadrži obvezujuća pravila koncesioniranja, što uključuje i koncesije na području pomorskog dobra, pa dosljedno tome ZPDML ima status sektorskog/posebnog zakona. To proizlazi iz odredbe čl. 1. st. 2. ZK kojim je propisano: “Na pitanja koja nisu uređena ovim Zakonom odgovarajuće se primjenjuju posebni zakoni te propisi kojima se uređuje javna nabava” (istovjetno je određivao čl. 1. st. 7. ZK12), iz čega proizlazi da pravila propisana ZK, u ZPDML kao posebnom zakonu, ne mogu biti drugačije uređena. Ovaj zaključak ne dovodi u pitanje ni odredba čl. 8. st. 3. ZK, prema kojoj se posebna pitanja vezana za davanje koncesije u različitim područjima (što uključuje i pomorsko dobro) i djelatnostima, uređuju i posebnim zakonom, jer je time omogućeno da se posebnim zakonom, obzirom na specifičnosti predmeta uređenja koncesija, određena pitanja dodatno ili u cijelosti reguliraju (primjerice pitanja vezana za studiju opravdanosti davanja koncesije koja nisu uređena ZK uređuju se posebnim zakonom. - čl. 18. st. 7. ZK, pri odabiru ekonomski najpovoljnije ponude u obzir se uzimaju elementi određeni posebnim zakonom, uz obvezno poštivanje načela postupka davanja koncesije iz članka 6. ZK – čl. 48. st. 6. ZK i dr.).”³⁵

Na navedene primjedbe i prijedloge doktrine, zakonodavna praksa nije odgovorila.

³² Ibid.

³³ Ibid.

³⁴ ZK – Zakon o koncesijama.

³⁵ Jelčić, Olga: Usklađivanje Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama s krovnim Zakonom o koncesijama, Stručni portal pomorsko dobro, <http://www.pomorskodobro.com/usklađivanje-zakona-o-pomorskom-dobru-i-morskim-lukama-s-krovnim-zakonom-o-koncesijama.html> (7.8.2020.)

4. Pravna zaštita u postupku davanja koncesije na pomorskom dobru *de lege lata*

Već u čl. 1. aktualnog Zakona o koncesijama (dalje: ZOK) navodi se:

“(1) Ovim se Zakonom uređuju postupci davanja koncesije, ugovor o koncesiji, prestanak koncesije, pravna zaštita u postupcima davanja koncesije, politika koncesija te druga pitanja u vezi s koncesijama.

(2) Na pitanja koja nisu uređena ovim Zakonom odgovarajuće se primjenjuju posebni zakoni te propisi kojima se uređuje javna nabava.”

Dakle, već sam ZOK regulira primjenu posebnih zakona (ponekad se zovu i sektorski propisi), te izričito podrednu primjenu propisa o javnoj nabavi.

Primjena posebnih zakona je razumljiva – ZOK je temeljni postupovni zakon koji regulira davanje velikog broja koncesija. Sam ZOK u čl. 8. navodi kako se koncesije daju “u različitim područjima i za različite djelatnosti”, a onda iza riječi “a osobito” navodi ukupno 23 koncesijska modela, od mineralnih sirovina do preko pomorskog dobra i luka do primjerice sporta. Dodatno, sama riječ “a osobito” označava primjerično normiranje, dakle mogući su i drugi koncesijski modeli uz navedene. Potpuno je jasno da se ZOK kao postupovni propis ne može regulirati vrlo različitu i opsežnu materiju raznih koncesijskih modela i da se mora naslanjati na posebne propise, koji reguliraju mnoga područja i djelatnosti za koje se daje koncesija. No, ujedno je izričito navedeno da se u području postupka davanja koncesije ZOK nadopunjuje cijelim paketom propisa koji reguliraju područje javne nabave.

Posebno je sa stanovišta potencijalnih koncesionara važno pitanje pravne zaštite u području davanja koncesija. Mnoge koncesije su iznimno velike vrijednosti i samo na pripremu natječajne dokumentacije troše se ogromna sredstva. Potencijalnom ponuditelju je vrlo važno da postoji ne samo jasan postupak davanja koncesije, već i odgovarajuća pravna zaštita. ZOK navodi u čl. 96., Pravna zaštita:

(1) Državna komisija za kontrolu postupaka javne nabave nadležna je za rješavanje o žalbama u vezi s postupcima davanja koncesija.”

Dakle, pravna zaštita u postupcima davanja koncesija ZOK-om je izričito dana u ovlast Državnoj komisiji za kontrolu postupaka javne nabave (dalje: DKOM), specijaliziranom, profesionalnom i neovisnom tijelu osnovanom posebnim zakonom o Državnoj komisiji za kontrolu postupaka javne nabave³⁶. U čl. 3. navedenog Zakona izričito se i navodi kako je Državna komisija

³⁶ Zakon o Državnoj komisiji za kontrolu postupaka javne nabave, Narodne novine, br. 18/13, 127/13, 74/14 i 98/19.

samostalno i neovisno državno tijelo nadležno za rješavanje o žalbama u vezi s postupcima javne nabave, postupcima davanja koncesija i postupcima odabira privatnog partnera u projektima javno-privatnog partnerstva.

Davanje ovlasti za rješavanje o žalbama u vezi s postupcima davanja koncesija posebnom upravnom tijelu sastavljenom od visokostručnih profesionalaca, u potpunosti ispunjava i zahtjeve uz recitala 1. Direktive 2014/23/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 26. veljače 2014. o dodjeli ugovorâ o koncesiji, gdje se među ostalim navodi: *“Odgovarajući, uravnotežen i fleksibilan pravni okvir za dodjelu koncesija osigurao bi učinkovit i nediskriminirajući pristup tržištu svim gospodarskim subjektima Unije, kao i pravnu sigurnost koja daje prednost javnim ulaganjima u infrastrukture i strateške usluge za građane. Takav pravni okvir omogućio bi i veću pravnu sigurnost gospodarskim subjektima i mogao bi biti temelj i sredstvo za daljnje otvaranje međunarodnih tržišta javne nabave i poticanje svjetske trgovine.”*

Također, ovakvo rješenje sukladno je i recitalu 2. navedene Direktive: *“Pravila pravnog okvira primjenjivog na dodjelu koncesija trebala bi biti jasna i jednostavna. Ona bi trebala na pravi način odražavati posebnost koncesija u odnosu na javne ugovore i ne bi trebala dovoditi do prekomjernih birokratskih postupaka.”*

Određivanje DKOM-a kao nadležnog tijela za rješavanje o žalbama u postupcima davanja koncesija potpuno je i pravno i stručno razumljivo – u pitanju je visokostručno, neovisno tijelo, a velika pravna praksa u području javne nabave dijelom je primjenjiva i u području dodjele koncesija, koje je danas suštinski vrlo blisko postupku javne nabave.

Međutim, Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama određuje bitno drugačije. U svom čl. 27. navodi:

“Za raspravljavanje svih pitanja i rješavanje svih sporova u svezi s davanjem, izvršavanjem, opozivom ili izmjenom odluke o koncesiji na pomorskom dobru nadležno je Ministarstvo.

Protiv rješenja Ministarstva ne može se izjaviti žalba, ali se može pokrenuti upravni spor.”

Odredba je kao prvo nomotehnički nejasna, o čemu su još detaljno pisali Stančić i Bogović: “Iz ove odredbe moglo bi se iščitati da je Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture nadležno za sva pitanja glede koncesija prema ZPDML-u, pa i njihovih dodjela (“davanjem”) i oduzimanjem (“opozivom”), pa bi onda bilo i jasno da protiv odluke o koncesiji nije dopuštena žalba nego se može pokrenuti samo upravni spor. Međutim, Ministarstvo nije tijelo koje dodjeljuje koncesiju. Isto tako, Ministarstvo nije ovlašteno donijeti odluku o oduzimanju koncesije, budući da je čl. 30. st. 5. ZPDML-a izričito propisano

da odluku o oduzimanju koncesije donosi davatelj koncesije, tj. Vlada RH, županijska skupština, općinsko/gradsko vijeće ili lučka uprava.”³⁷

Stančić i Bogović nadalje navode i problem što je s pravnom zaštitom kada navedene odluke donosi Vlada RH? S jedne strane imamo Zakon o Vladi Republike Hrvatske³⁸ koji navodi (čl. 29. st. 3.) kako su rješenja Vlade Republike Hrvatske u upravnoj stvari izvršna i protiv njih se ne može pokrenuti upravni spor, s druge strane imamo Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama koji navodi Ministarstvo (dakle tijelo podređeno Vladi!) kao drugostupanjski organ za žalbe.³⁹

Ukratko, već više od 10 godina postupak žalbe sukladno Zakonu o pomorskom dobru i morskim lukama nije usklađen sa ZOK-om, pa i Zakonom o Državnoj komisiji za kontrolu postupaka javne nabave, već se primjenjuje nomotehnički manjkava odredba Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama koja kao drugostupanjski organ navodi nadležno ministarstvo (trenutni naziv je Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture), a ne DKOM. Ne postoji niti jedan razlog zašto bi taj izuzetak od općeg pravila postojao. Štoviše, čak i sama država navodi kako je u pitanju neprilagođenost zakonske odredbe Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama. To je već navedeno u već spomenutom “Izvješće o koncesijama u Republici Hrvatskoj”, iz studenog 2012., a i u novijom dokumentima, tako “Izvješće o provedenoj politici koncesija za 2014. i 2015. godinu”⁴⁰ navodi: “Sustav koncesija u Republici Hrvatskoj je složen i isprepleten zakonskim i podzakonskim aktima koji su usklađeni s krovnim Zakonom o koncesijama (NN 143/12), izuzimajući Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama, koji je u postupku usklađenja.”

Toliko spominjani postupak usklađenja nije napravljen ni do jeseni 2020. godine. U međuvremenu su se pojavili bezbrojni nacrti novog Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama, koji su opet mijenjani novima. Postojeće prihvaćene izmjene tog zakona nisu mijenjale poseban model rješavanja žalbi od strane ministarstva.

Dakle, *de lege lata*, postupak rješavanja žalbi na davanje koncesija na pomorskom dobru rješava nadležno ministarstvo, kao dio izvršne vlasti, a ne DKOM. U slučaju da je koncesiju donijela Vlada Republike Hrvatske – prava na žalbu nema i ostaje samo mogućnost tužbe upravnom sudu. Ovaj poseban postupak je suprotan općem propisu, ZOK-u, koji predviđa nadležnost DKOM-a

³⁷ Stančić, Franjo; Bogović, Maja: Koncesije na pomorskom dobru, op. cit.

³⁸ Zakon o Vladi Republike Hrvatske, “Narodne Novine”, br. 150/11, 119/14, 93/16 i 116/18.

³⁹ Stančić, Franjo; Bogović, Maja: Koncesije na pomorskom dobru, op. cit.

⁴⁰ Izvješće o provedenoj politici koncesija za 2014. i 2015. godinu, Ministarstvo financija, Zagreb, 2016.

za žalbe. Također, iščitavajući državna izvješća čak se iskazuje i politička volja koja ide za time da se Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama uskladi s ZOK-om.

Stav doktrine je jasan – prvo Staničića i Bogović, koji su na ovaj problem ukazali i prije aktualnog ZOK-a. Potom i Olge Jeličić, sutkinje vrhovnog suda u mirovini, koja nakon stupanja na snagu novog ZOK-a navodi: “Ovim kratkim prikazom razloga i mjera za usuglašavanje ZPDML sa ZK ponovno se želi naglasiti da je nužno, radi pravne sigurnosti svih sudionika u postupcima davanja i korištenja koncesija, kao i izbjegavanja mogućih sporova i šteta za gospodarstvo, ubrzati donošenje novog ZPDML.”⁴¹

Koncesije na pomorskom dobru su često složene i velikih vrijednosti. Teško se može očekivati da će potencijalni ozbiljan ulagač prihvatiti da se mogućnost žalbe na postupak dodjele koncesije rješava od strane činovnika nadležnog ministarstva, a ne specijaliziranog tijela, DKOM-a.

U narednim poglavljima ćemo pokazati zašto je važno da se rješavanje u drugom stupnju prepusti nadležnom tijelu – DKOM-u, ali i kakve posljedice ova nejasna situacija može imati na europskim sudovima.

5. Važnost uloge DKOM-a kao neovisnog tijela

Geneza hrvatskog prava javne nabave započela je krajem devedesetih godina. Naime, u tranzicijskom postupku bilo je nužno osigurati normativni okvir nabavljanja roba, radova i usluga javnih i sektorskih naručitelja. Republika Hrvatska je stoga 1995. donijela prvi akt kojim se uređuju postupci javne nabave – Uredbu o postupku nabave roba i usluga i ustupanju radova⁴². Nakon spomenute Uredbe, na red je 1997. došao prvi hrvatski zakonski propis o javnoj nabavi koji je detaljnije i konzistentnije uredio područje javne nabave.⁴³

Od spomenutog Zakona iz 1997. godine do danas još je nekoliko puta došlo do izmjene zakonskog okvira. Trenutno je na snazi Zakon o javnoj nabavi donijet 2016. godine⁴⁴. Kroz razvoj prava javnog nabave jedna od njegovih glavnih karakteristika bila je pretjerani formalizam a nadasve negativna percepcija javnosti o postupcima javne nabave. Naime, često smo svjedoci dugotrajnih i iscrpljujućih postupaka javne nabave koji u konačnici rezultiraju poništenjem postupka ili pak odabirom neadekvatnih ponuditelja. U javnosti je pak javna

⁴¹ Jelčić, Olga, op. cit.

⁴² Uredba o postupku nabave roba i usluga i ustupanju radova, Narodne novine, br. 13/95.

⁴³ Zakon o nabavi roba, usluga i ustupanju radova, 142/97 i 32/01.

⁴⁴ Zakon o javnoj nabavi, Narodne novine, br. 120/16, na snazi od 1.1.2017.

nabava percipirana uglavnom negativno zbog učestalog neracionalnog trošenja proračunskog novca i pogodovanja podobnim ponuditeljima. Sam postupak javne nabave provodi se kao upravni postupak stoga je nužna supsidijarna primjena Zakona o općem upravnom postupku.

Direktive EU-a koje uređuju pravnu zaštitu u postupcima javne nabave su prije svega Direktiva 2007/66/EZ⁴⁵ te Direktiva 92/13/EEZ⁴⁶ i Direktiva 89/665/EEZ⁴⁷. Republika Hrvatska je svoj sustav pravne zaštite uskladila sa europskim pravnim okvirom.

Neovisnost tijela koje jamči pravnu sigurnost i zaštitu sudionicima postupka javne nabave jamči se osnivanjem posebnog državnog tijela (sukladno posebnim propisima) koje ne pripada sudskoj vlasti ali u svom djelovanju ima ovlasti suda. Državnu komisiju za kontrolu postupaka javne nabave je, kao neovisno i samostalno tijelo koje je dužno postupati kao pružatelj pravne zaštite kako naručiteljima tako i ponuditeljima, Republika Hrvatska osnovala je 2001. godine, a danas je njen rad reguliran već spomenutim Zakonom o državnoj komisiji za kontrolu postupaka javne nabave. Zadaća DKOM-a je rješavanje o žalbama izjavljenim u postupcima javne nabave, postupcima odabira privatnog partnera u projektima javno-privatnog partnerstva te u postupcima davanja koncesija⁴⁸. Dodatno, rad DKOM-a uređen je Uredbom o unutarnjem ustrojstvu Državne komisije za kontrolu postupaka javne nabave⁴⁹. Državna komisija sastoji se od devet članova, a to su redom: predsjednik, zamjenici predsjednika i ostali članovi. Članove DKOM-a na prijedlog Vlade Republike Hrvatske imenuje Hrvatski sabor na vrijeme od pet godina sa mogućnošću jednog reizbora. U svrhu obavljanja stručnih i općih poslova komisije unutar DKOM-a ustrojeno je Tajništvo sa pododsjekom – pisarnicom. Također, članom DKOM-a može postati isključivo državljanin Republike Hrvatske koji ispunjava uvjete propisane Zakonom o Državnoj komisiji za kontrolu postupaka javne nabave. Osim uvjeta za imenovanje, zakonom su propisane i zapreke za imenovanje. Takvim pristupom osigurano je da o postupcima iz nadležnosti DKOM-a odlučuju

⁴⁵ Direktiva 2007/66/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 11. prosinca 2007. o izmjeni direktiva Vijeća 89/665/EEZ i 92/13/EEZ u vezi s poboljšanjem učinkovitosti postupaka pravne zaštite koji se odnose na sklapanje ugovora o javnoj nabavi, Službeni list Europske unije, L 335/31.

⁴⁶ Direktiva Vijeća 92/13/EEZ od 25. veljače 1992. o usklađivanju zakona i drugih propisa o primjeni pravila Zajednice u postupcima nabave subjekata koji djeluju u sektoru vodnoga gospodarstva, energetskom, prometnom i telekomunikacijskom sektoru, Službeni list Europske unije, L 076/14.

⁴⁷ Direktiva Vijeća od 21. prosinca 1989. o usklađivanju zakona i drugih propisa u odnosu na primjenu postupaka kontrole na sklapanje ugovora o javnoj nabavi robe i javnim radovima, Službeni list Europske unije, L 395/33

⁴⁸ Članak 3. stavak 1. Zakona o Državnoj komisiji za kontrolu postupaka javne nabave

⁴⁹ Uredba o unutarnjem ustrojstvu Državne komisije za kontrolu postupaka javne nabave, Narodne novine, br. 84/13 i 145/14.

visoko kompetentni pojedinci, a ne pojedini činovnici nadležnog ministarstva koji često nisu dovoljno upućeni u načine rješavanja postupka.

Kako ističe Staničić, riječ je o tijelu koje je svojim radom postavilo kvalitetne osnove za ostvarivanje pravne zaštite ponuditelja u javnonabavnim postupcima i čija je praksa uglavnom konzistentna. To znači da žalitelji, u pravilu, mogu s velikim stupnjem sigurnosti predvidjeti uspjeh, odnosno neuspjeh, prije negoli žalbu izjave, što je veliki korak u stvaranju učinkovitog sustava pravne zaštite u javnoj nabavi.⁵⁰ Sa takvim stavom se uvelike slažemo, budući da su odluke DKOM-a jedan od pravnih izvora javne nabave, kojeg brojni naručitelji ali i ponuditelji konzultiraju u svrhu kvalitetne pripreme postupka javne nabave ili javljanja na tzv. „tender“. Konzistentnost odluka očituje se u vrlo rijetkoj promjeni stava DKOM-a o pojedinim aspektima nabave. Važno je istaknuti i da DKOM objavom godišnjih Izvješća o radu na svojim internetskim stranicama osigurava dostupnost informacija o tijeku i načinu provođenja žalbenih postupaka, prihvatljivim dokazima u žalbenim postupcima, najčešćim razlozima za izjavljivanje žalbe itd. Ono čime se DKOM također odlikuje je neovisnost, budući da za svoj rad odgovara isključivo Hrvatskom saboru, dakle ne polaže odgovornost niti jednom drugom državnom tijelu Republike Hrvatske.

Sam postupak po žalbi pred DKOM-om provodi se kao upravni postupak prema odredbama Zakona o općem upravnom postupku⁵¹ i Zakona o javnoj nabavi. Žalba se izjavljuje DKOM-u u pisanom obliku uz obveznu dostavu primjerka žalbe suprotnoj strani. Rokovi za podnošenje žalbe određeni su u ovisnosti od vrste postupka javne nabave i faze u kojoj se predmetni postupak nalazi. Stranke u žalbenom postupku su dakle sam žalitelj, naručitelj te odabrani ponuditelj. Žalitelj je u žalbi obavezan obrazložiti i dokazati postojanje postupovnih pretpostavki za izjavljivanje žalbe, povredu postupka i/ili povredu materijalnih prava koja ja izjavljena u žalbi. Također, žalitelj je dužan platiti naknadu za pokretanje žalbenog postupka. Kroz praksu DKOM-a vidljivo je da komisija ne provodi usmene rasprave iako za to ima zakonsku mogućnost već se postupak provodi isključivo putem podnesaka stranaka. DKOM dakle odluku donosi na temelju dokaza i obrazloženja dostavljenih uz žalbu i odgovor na žalbu. Odluke se donose na sjednicama vijeća u roku od 30 dana od dana predaje uredne žalbe. Sjednice vijeća nisu javne a odluke se dostavljaju objavom na internetskim stranicama DKOM-a.

Protiv odluke DKOM-a nije dopuštena žalba već je pravna zaštita osigurana mogućnošću pokretanja upravnog spora pred Visokim upravnim sudom u

⁵⁰ Staničić, Frane: Pretjerani pravni formalizam i postupci javne nabave, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, 67, (3-4), 2017, str. 531-564.

⁵¹ Zakon o općem upravnom postupku, Narodne novine, br. 47/09.

roku od 30 dana od dana zaprimanja odluke DKOM-a. Visoki upravni sud je za donošenje odluke u upravnom sporu vezan rokom od 30 dana od dana podnošenja tužbe. U slučaju da Visoki upravni sud Republike Hrvatske poništi odluku Državne komisije, svojom će presudom odlučiti i o žalbi u postupku javne nabave.

6. Neusklađenost s europskom regulativom

6.1. Načela Europskog prava

Države članice Europske unije od samog su početka, sukladno vlastitoj tradiciji, polazile od pretpostavke kako je pomorsko dobro opće dobro, ali i nacionalno dobro. Slijedom toga, kontinuirano nastoje čim više ograničiti strane subjekte u pogledu iskorištavanja pomorskog dobra. Polazeći od temeljnih načela Europske unije, koja se temelji na četiri temeljne slobode, takav je stav neprihvatljiv, te s toga, pravni propisi Europske unije nastoje čim više prisiliti države članice na prihvaćanje pravnih subjekata koji svoj poslovni nastan imaju u drugim državama članicama i da ih tretiraju ravnopravno.

Temeljna postavka legislative Europske unije je supsidijarnost njenih pravnih izvora, odnosno da se centralni autoritet ima supsidijarni učinak, te samo pruža podršku i ima sekundarni značaj. Ideja je bila da centralni autoritet obavlja samo one djelatnosti koje se ne mogu učinkovito realizirati na neposrednoj ili lokalnoj razini. Pozitivan učinak toga bi trebao biti da se potiče velike asocijacije da pomažu manje kada im je potrebna pomoć, ali i da se ponekad nadređenom tijelu povjeravaju zadaci koje uspješno mogu riješiti lokalne sredine.

Schütze u svom radu jasno ukazuje kako se ideja o supsidijarnosti postepeno razvila od same ideje iz 1975. preko prihvaćanje isključivo u ekološkim pitanjima, do unošenja u Sporazum iz Maastrichta 1992. kao proširenog pojma koji obuhvaća ne više samo ekologiju, već to postaje opće ustavno načelo Europske unije, koje je danas sadržano i u članku 5. st. 3. Ugovora o Europskoj uniji⁵². Time se postavlja načelo kooperativnog federalizma, koji zahtijeva dva testa: test insuficijencije i test komparativne efikasnosti, koji postaje apsolutni ustavni standard Unije.⁵³

⁵² Pročišćene inačice Ugovora o Europskoj uniji i Ugovora o funkcioniranju Europske unije, MVEP, <http://www.mvep.hr/custompages/static/hrv/files/pregovori/111221-lisabonski-prociscena.pdf> (18.8.2020.)

⁵³ Schütze, Robert: *An Introduction to the European Law*, (2nd Ed.), Cambridge University Press, Cambridge, 2015., str. 133.

6.2. Direktiva o dodjeli ugovora o koncesiji

Države članice žele čim manje zadiranje u svoje ovlasti, dok s druge strane radi realizacije otvorenog tržišta vrlo je često potrebna intervencija tijela Europske unije. Općenito se javljaju problemi u pogledu raspolaganja nekretninama, gdje države članice koriste (zlorabe) svoju autonomiju stvarnopravnih režima kojima žele zaštititi svoje nacionalne interese, odnosno, olakšati pristup svojim državljanima stjecanju nekretnina, odnosno u slučaju koncesija ostvarivanjem dobiti iz posebnih nekretnina, kao što je i pomorsko dobro.⁵⁴

Sukladno načelu razmjernosti koncesije nisu regulirane uredbom, već direktivom, a s obzirom na različitu regulaciju prava na nekretninama u državama članicama EU, sama uredba se ograničila na reguliranje ugovora o koncesijama, te je 2014. godine donesena Direktiva 2014/23/EU Europskog parlamenta i Vijeća, od 26. veljače 2014., o dodjeli ugovora o koncesiji, a države članice bile su obvezne implementirati propise do 18. travnja 2016. i o tome izvijestiti Komisiju. (čl. 51. Direktive).

Točka 4. recitala Direktive kaže: „Dodjela koncesija za javne radove trenutno podliježe temeljnim pravilima Direktive 2004/18/EZ Europskog parlamenta i Vijeća, dok dodjela koncesija za usluge s prekograničnim interesom podliježe načelima Ugovora o funkcioniranju Europske unije (UFEU), posebice načelu slobodnog kretanja robe, slobode poslovnog nastana i slobode pružanja usluga, kao i načelima koja iz toga proizlaze, poput načela jednakog postupanja, nediskriminacije, međusobnog priznavanja, proporcionalnosti i transparentnosti. Postoji rizik od pravne nesigurnosti povezane s divergentnim tumačenjima načela Ugovora od strane nacionalnih zakonodavaca te rizik od velikih neujednačenosti među zakonodavstvima raznih država članica.

Ovaj je rizik potvrdila široka sudska praksa Suda Europske unije, ali koja je ipak samo djelomično obuhvatila određene aspekte dodjele ugovora o koncesijama. Stoga je na razini Unije potrebna jedinstvena primjena načela UFEU-a u svim državama članicama i uklanjanje razlika u razumijevanju tih načela kako bi se uklonilo kontinuirano narušavanje unutaršnjeg tržišta. To bi također doprinijelo učinkovitosti javne potrošnje, olakšalo pristup i pravedno sudjelovanje malih i srednjih poduzeća u dodjeli ugovora o koncesiji, kako na lokalnoj razini tako i na razini Unije, te poduprlo postizanje održivih ciljeva javnog poretka.“

⁵⁴ Vidi: European University Institute (EUI) Florence/European Private Law Forum, Deutsches Notarinstitut (DNotI) Würzburg, Real Property Law and Procedure in the European Union: General Report, Final Version, 31.5.2005, <https://www.eui.eu/Documents/DepartmentsCentres/Law/ResearchTeaching/ResearchThemes/EuropeanPrivateLaw/RealPropertyProject/GeneralReport.pdf> (1.8.2020.)

Praksa Europskog suda je jasno ukazala kako je osnovni problem kod davanja koncesija, a to je diskriminacija pojedinih subjekata u pogledu dodjele koncesija. Nije samo Hrvatska ta čiji narod ima stav kako stranci ne bi smjeli koristiti naše more, odnosno zarađivati na našoj obali. Italija se sa sličnim problemima susreće godinama i to napose u pogledu pružanja usluga na plažama, gdje načela otvorenog tržišta za sve subjekte s područja jedinstvenog tržišta Europske unije nailazi na zid lokalnih pružatelja usluga koji godinama rade na istoj dijelu rivijere i iako su si međusobno naizgled konkurencija, zapravo imaju svoje tradicionalne usluge koje nude i pretežito po istoj cijeni. Ulazak došljaka koji bi na javnom natječaju dobili koncesiju ili koncesijsko odobrenje za dio „njihove“ plaže ih grozi, jer bi možda mogli nuditi drugačije usluge i zaista postati konkurencija.⁵⁵

6.3. Polje primjene Direktive

Za koncesije čija je vrijednost jednaka ili veća od određene vrijednosti, prikladno je osigurati minimalnu razinu koordinacije nacionalnih postupaka za dodjelu takvih ugovora na temelju načela UFEU-a kako bi se zajamčilo otvaranje koncesija za natječaje i odgovarajuća pravna sigurnost. Ove koordinirajuće odredbe trebale bi se ograničiti na ono što je nužno za postizanje prethodno spomenutih ciljeva i osigurati određeni stupanj fleksibilnosti. Državama članicama trebalo bi omogućiti da dovrše i još bolje oblikuju ove odredbe ako smatraju da je to prikladno, posebice kako bi se bolje osigurala usklađenost s gore utvrđenim načelima (točka 8. recitala Direktive). Smatra se kako za koncesije veće vrijednosti postoji prekogranični interes, dok se ipak predmnijeva kako kod koncesija manje vrijednosti taj interes ne postoji.

Člankom 8. Direktive određuje na koje se koncesije Direktiva primjenjuje i kako se izračunava vrijednost. Direktiva se primjenjuje samo na koncesije čija je vrijednost jednaka ili veća od 5 186 000 EUR. Vrijednost koncesije je ukupni promet koncesionara ostvaren tijekom trajanja ugovora, bez PDV-a, kako ga je procijenio javni naručitelj ili naručitelj, s obzirom na radove i usluge koji su predmet koncesije, kao i robu koja je vezana uz te poslove i usluge. (čl. 8. st. 2. t. 1. Direktive). Budući da su tijela Europske unije upoznata s težnjama tijela država članica u izbjegavanju primjene europske regulative u istom članku je navedeno što se sve ima smatrati prihodima iz koncesije, a isto tako je navedeno jasno i eksplicitno kako je zabranjeno razdjeljivati koncesiju koja je smisleno povezana u manje grupe s jedinim ciljem izbjegavanja primjene Direktive. Tako da stavci 4., 5. i 6. članka 8. Direktive jasno kazuju:

⁵⁵ Pellicanò, Alessandro: Le concessioni demaniali marittime in Italia alla luce della Direttiva Bolkenstein e il principio di concorrenza, *Il Diritto amministrativo*, Vol. XII (2020.), br. 5 (svibanj), www.ildirittoamministrativo.it/home. (12.6.2020.).

„4. Metoda koja se koristi za izračunavanje procijenjene vrijednosti koncesije ne smije biti odabrana s namjerom izuzimanja nabave iz područja primjene ove Direktive. Koncesija ne smije biti razdijeljena na način da ne spada u područje primjene ove Direktive ako za to ne postoje objektivni razlozi.

5. Ako predloženi posao ili usluga mogu rezultirati dodjelom koncesije u obliku zasebnih grupa, u obzir se uzima ukupna procijenjena vrijednost svih tih grupa.

6. Ako je zbrojena vrijednost grupa jednaka ili veća od praga utvrđenog u ovom članku, ova se Direktiva primjenjuje na dodjelu ugovora za svaku grupu.“

6.4. Postupak dodjele koncesija prema Direktivi

Posebna Glava Direktive bavi se postupkom dodjele ugovora o koncesiji, *Glava II Pravila o dodjeli koncesija: opća načela i postupovna jamstva*. Europski zakonodavac je ustanovio kako je neophodno propisati minimalne standarde postupka dodjele koncesija, kako bi se zaštitila prava slobodnog tržišta roba i usluga.

Načela dodjele koncesija definirana su člankom 3. Direktive: „Javni naručitelji i naručitelji se prema gospodarskim subjektima ponašaju jednako i bez diskriminacije te djeluju na transparentan i razmjernan način.“ Države članice mogu slobodno urediti sam postupak i definirati tijela koja će dodjeljivati koncesije, ali su obvezni pridržavati se temeljnih načela, pa tako i transparentnosti i zabrane diskriminacije.

U Glavi II Direktive jasno se postavljaju uvjeti kako se raspisuju natječaji za koncesije i isto tako se definiraju kriteriji koji se moraju poštivati prilikom odabira najpovoljnijeg ponuđača. Radi zaštite svih tih interesa mora države članice moraju osigurati da barem zadatke koji su navedeni u ovom članku obavljaju jedno ili više tijela ili struktura. (čl. 45. st. 1. Direktive). Pored toga, države članice dužne su osigurati praćenje nad primjenom pravila o dodjeli ugovora o koncesiji. Ako tijela ili strukture za praćenje uoče određena kršenja, kao što su prijevara, korupcija, sukob interesa ili druge ozbiljne nepravilnosti ili sistemske probleme, oni su ovlašteni o tim nepravilnostima ili problemima obavijestiti nacionalna revizorska tijela, sudove ili druga odgovarajuća tijela ili strukture, kao što su javni pravobranitelj, nacionalni parlamenti ili odbori. (čl. 45. st. 2. Direktive). Nezavisno tijelo koje osigurava provedbu temeljnih načela ove Direktive, ali i načela EU dužno je o svom radu i aktivnostima izvješćivati javnost redoviti. (čl. 45. st. 3. Direktive).

Upitna je solucija koju je implementirao naš Zakon, na način da se Ministarstvo smatra nezavisnim tijelom.

6.5. Horizontalni učinak direktiva u europskom pravu

Kako načelno direktive nemaju horizontalni učinak sukladno čl. 288. Temelnog ugovora EU, prava koja jamči Direktiva, privatni subjekti ne bi mogli realizirati u međusobnim i pojedinačnim odnosima. Međutim, Sud Europske unije pomaknuo je te standarde. Tako da načelno, direktiva obvezuje državu članicu da putem vlastitih propisa implementira načela direktiva u svoje zakonodavstvo, te da te zakone i druge propise nacionalna tijela primjenjuju sukladno načelima koja nameće sama EU i Sud Europske unije u svojim odlukama. Ukoliko to nije ostvareno, pojedinci svoje pravo, odnosno odštetu za svoje nerealizirano pravo, ne mogu potraživati od privatnih subjekata, ali mogu od države članice koja nije ispunila svoju obvezu u pogledu implementacije pojedine direktive i njenih načela.⁵⁶

U svjetlu ove Direktive zanimljiv je i slučaj *Malpensa Logistica Europa S.p.A. v. SEA – Società Esercizi Aeroportuali S.p.A.* u pogledu *Beta-Trans S.p.A.*, C-701/15 od 3. svibnja 2017. godine.⁵⁷ Sudac Upravnog suda Regije Lombardije postavio je prethodno pitanje Sudu Europske unije u pogledu interpretacije talijanskih propisa o javnim natječajima, gdje se za aerodromske usluge, nacionalnim propisima u Italiji nije predviđala obveza raspisivanja javnog natječaja za popratne usluge zračne luke, već su se one mogle dodjeljivati neposrednom pogodbom. Sudac je svojom odlukom naložio Upravnom sudu u Italiji da prilikom donošenja odluke uzme u obzir europsku regulativu, a ne nacionalno zakonodavstvo te zahtijeva da se aerodromski prostori daju u podzakup na temelju javnog natječaja.

6.6. Sudska praksa vezana uz Direktivu

Ova Direktiva je specifična jer se prvenstveno odnosi na postupanja javnih tijela, to jest, onih koji bi i trebali implementirati načela iz Direktive u svoj pravni sustav. Međutim, i to oštećeni pravni subjekti mogu potraživati od same države članice koja je onemogućila realizaciju svojih prava. Iako se ta prava mogu potraživati tek 4 godine, od 2016. godine, do kada je bila obveza država članica implementirati Direktivu u svoje zakonodavstvo, već su zaključeni postupci pred Sudom Europske unije u pogledu primjene ove Direktive od strane država članica.

⁵⁶ Vidi: *Marshall v. Southampton and South-West Hampshire Area Health Authority*, Case 152/84, [1986] ECR 723., i *Faccini Dori v. Recreb*, Case C-91/92, [1994] ECR I-3325.

⁵⁷ *Malpensa Logistica Europa S.p.A. v. SEA – Società Esercizi Aeroportuali S.p.A.* u pogledu *Beta-Trans S.p.A.*, C-701/15 od 3. svibnja 2017.

Tako je primjerice u slučaju PARSEC Fondazione Parco delle Scienze e della Cultura v. Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Autorità nazionale anticorruzione (ANAC), C-219/19, od 11. lipnja 2020.⁵⁸ podržao pravo države članice da sama odlučuje mogu li ili ne na natječaju za koncesiju sudjelovati neprofitne organizacije, koje u drugim državama članicama imaju na to pravo, te bi ista neprofitna organizacija mogla sudjelovati na tom natječaju za dodjelu koncesije, da ima poslovni nastan u drugoj državi koja ne isključuje neprofitne organizacije iz takvih natječaja. Time je priznao subrogativnu karakteristiku prava Europske unije te prepustio državama članicama slobodnu regulativu svog pravnog sustava.

Iako Sud nije donio odluku u pogledu merituma prethodnog pitanja koje mu je postavljeno, s obzirom da nisu dostavljeni svi relevantni podaci, zanimljivo je sagledati i odluku u slučaju Resopre - Sociedade Revendedora de Aparelhos de Precisão SA protiv Município de Peso da Régua, C-643/19, od 25. svibnja 2020.⁵⁹ Naime, radi se o nabavci parkirnih aparata i koncesiji javnih površina za parkiranje. Zanimljivo jest kako je portugalska Općina Peso kao uvjet dodjele ugovora postavila potrebu za prezentacijom samog aparata i programskog sučelja koje će se koristiti za izvršenje predmetnog ugovora kojeg je trebalo sklopiti. Može se postaviti pitanje je li takav zahtjev diskriminatoran u pogledu tvrtki koje imaju svoje sjedište dalje od ove portugalske općine i isto tako je li opravdano zahtijevati takvu investiciju u izradu stroja, čime se manji ponuditelji dovode u teži položaj. Ima li javno tijelo pravo isključiti manje ponuđače, ako nisu u mogućnosti predstaviti svoju uslugu, ili je to test isključenja manjih ponuđača, koji poslije neće biti u mogućnosti realizirati ugovornu uslugu sami, što i jest dužnost svakog savjesnog naručitelja usluge.

6.7. Druge direktive koje neizravno reguliraju dodjelu koncesija

Sama Direktiva poziva se na odredbe Direktive 2014/24/EU Europskog parlamenta i Vijeća, od 26. veljače 2014., o javnoj nabavi i o stavljanju izvan snage Direktive 2004/18/EZ, napose u pogledu raspisivanja javnih natječaja i odabira najpovoljnijeg ponuđača.

U svakom slučaju, prilikom dodjele koncesija ne smiju se zanemariti niti odredbe Direktive 2006/123/EZ Europskog parlamenta i vijeća, od 12. prosinca 2006., o uslugama na unutarnjem tržištu, tzv. Direktiva Bolkenstein, kojoj je primarni cilj pružiti pravni okvir za jedinstveno tržište usluga, ali upravo se i te

⁵⁸ PARSEC Fondazione Parco delle Scienze e della Cultura v. Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Autorità nazionale anticorruzione (ANAC), C-219/19, od 11. lipnja 2020.

⁵⁹ Resopre - Sociedade Revendedora de Aparelhos de Precisão SA protiv Município de Peso da Régua, C-643/19, od 25. svibnja 2020.

odredbe moraju uzeti u obzir, kako i kod dodjele koncesija za pružanje usluga ne bi bili diskriminirani potencijalni koncesionari iz druge države članice.

7. Zaključak

Sam ZJN navodi načela postupka javne nabave u čl. 4.: “*Naručitelj je u primjeni ovoga Zakona u odnosu na sve gospodarske subjekte obavezan poštovati načelo slobode kretanja robe, načelo slobode poslovnog nastana i načelo slobode pružanja usluga te načela koja iz toga proizlaze, kao što su načelo tržišnog natjecanja, načelo jednakog tretmana, načelo zabrane diskriminacije, načelo uzajamnog priznavanja, načelo razmjernosti i načelo transparentnosti.*”

Dakle, u pitanju su opća načela prava Europske unije definirana temeljnim aktima i iz njih izvedena prava. Obzirom da se po izričitoj odredbi na sva pitanja koja ZOK ne rješava podredno primjenjuju propisi o javnoj nabavi, kod dodjele koncesija, posebno u postupku javnog natječaja (a što je primarni postupak, izuzeci kada se koncesije dodjeljuju bez javnog natečaja su vrlo strogo definirani i kod njihove primjene treba poštivati i opće načelo *exceptiones sunt strictissimae interpretationis*).

Mogućnost žalbe DKOM-u ispunjava navedena načela. Posebno tu govorimo o načelu jednakog tretmana, zabrani diskriminacije i transparentnosti. DKOM je specijalizirano, visokostručno tijelo koje već dulji niz godina ujednačava i potom javno objavljuje tu upravnu praksu. Dodatno, DKOM je sastavljen od specijalista za područje javne nabave i politički neovisan, koliko je to objektivno moguće (iako su naravno uvijek moguće političke kombinacije, izbor članova nekog tijela od strane Sabora jamči i javnost izbora i mogućnost javne kritike ukoliko neki kandidat nema primjerene reference).

Dodatno i europsko pravo te presude Europskog suda idu prema tome da se omogući što veće poštivanje načela tržišnog natjecanja te transparentnost postupaka, posebno kada se uzme u obzir da kod koncesijskih postupaka na pomorskom dobru (ili srodnom institutu u zemljama koje ne poznaju pomorsko dobro u našem smislu) sve zemlje članice pokušavaju ograničiti međunarodno sudjelovanje, što je opet protivno temeljnim aktima Europske unije.

Razmatrajući sve zajedno, uključivo ne samo pravne akte već i političku volju izraženu u izvješćima o koncesijama i obrazloženjima prijedloga pojedinih zakona odredbi Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama prema kojoj je ministarstvo zaduženo “za raspravljanje svih pitanja i rješavanje svih sporova u svezi s davanjem, izvršavanjem, opozivom ili izmjenom odluka o koncesiji na pomorskom dobru” zaista nema mjesta. Ta odredba je nometehnički neispravna, protivna izraženoj političkoj volji i protivna gore navedenim načelima. Time je

jednom tijelu izvršne vlasti dana iznimno jaka arbitrarna ovlast, tijelu koje u biti predstavlja jednu upravu u ministarstvu – dakle unutar izvršne vlasti, gdje je na čelu politički imenovani dužnosnik, ministar. Dodatno, time je uveden poseban model davanja koncesija na pomorskom dobru, sa svojom posebnom pravnom praksom, što je po nama protivno i nacionalnim odredbama ali i europskoj zakonodavnoj i praksi Europskog suda.

Naravno, uvijek se može postaviti i teza kako u oba slučaja, i prema ZOK-u i prema Zakonu o pomorskom dobru i morskim lukama na kraju ostaje mogućnost upravnog spora. Gledano dogmatski pravno, to je točno. Ali gledano sa strane gospodarske prakse i potencijalnog ulagača u kakvu gospodarsku djelatnosti – gospodarski subjekt će prije odustati nego se upustiti u sudski spor, posebno jer Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama nema propisane vrlo kratke rokove za rješavanje upravnog spora, koje propisuje Zakon o javnoj nabavi. U gospodarstvu se cijeni brzina rješavanja sporova – a tu opet ZOK ima poseban, brz i učinkovit postupak, gdje žalbe rješava DKOM, a tužbu Visoki upravni sud uz propisane vrlo kratke rokove. To je za potencijalnog ulagača bitno sigurnije rješavanje od žalbe ministarstvu pa potom moguće klasične tužbe upravnom sudu u dva stupnja.

De lege ferenda, autori stoga smatraju da ne postoji niti jedan razlog zašto bi postupak davanja koncesija na pomorskom dobru bio izuzetak u smislu prava na žalbu – za žalbe u postupku davanja koncesija na pomorskom dobru bi trebao biti nadležan DKOM. Postojeći postupak je pravno nelogičan i potpuno izvan suvremenog modela koncesija koji se gradi u Republici Hrvatskoj.

THE RIGHT TO APPEAL IN THE PROCEEDINGS OF AWARDING CONCESSIONS ON MARITIME DOMAIN – DISCREPANCIES IN GENERAL LAW AND SPECIFIC LAW

In 2014, the European Union significantly modified the concept of concessions, by emulating the Directive on the award of concession contracts. In the 2017, the European regulations have been implemented in the actual Croatian Law on Concessions, that has rather differently regulated not only the term “concession”, but also the way the concessions are awarded. The other laws, which regulate specific fields, have since been adjusted to this Law, but the Law on Maritime Domain and Sea Ports was not. The consequence of this is that the procedure of awarding concessions on maritime domain remains regulated by “*lex specialis*”, unjustifiably out of the general legal frame for concessions. That is especially evident in a very important part, and that is the possibility to appeal the deliberation on assignment of the concession on maritime domain. The authors consider this specific model of awarding the concessions, which is opposite to general regulations, futile and harmful.

JOSIPA VUČENović, mag. iur.
In House Lawyer, Brodospas d.d., Split, Republika Hrvatska

PERILS OF THE SEA IN RELATION TO THE CARRIERS LIABILITY – COURT PRACTICE

UDK: 347.424:347.795.3

Pregledni znanstveni članak / Review scientific paper

Paper begins by systematizing contracts on the employment of ships according to Croatian Maritime Code. Furthermore, the International Conventions and other legal regulations relative to the transport of goods, are named, with their specific matters dealing with. The basis of liability of the ship-owner/ship-operator/carrier is presumed fault. However, the Croatian Maritime Code and the international regulations provide for the cases in which the carrier is excluded from such liability (excepted perils), what means that the basis of the liability is proven guilt. In Croatian Maritime Code, the Institute of Excepted Perils is regulated in Article 553, paragraph 1, in nine points. Each individual case is specifically elaborated, in particular by clarifying the issues arising in theory and practice relating to it and defined as separate excepted peril in nine points. In this paper, three cases are presented showing how English and Australian courts treat the perils of the sea. In these three cases, the courts were considering all relevant circumstances: the nature of the event, its duration, weather condition, the location and time of the year during which it takes place, the kind of damage to the cargo, the condition of the transported goods etc. It is important to mention that the courts were also considering whether the carrier made ship seaworthy, and whether the ship was properly manned, equipped and supplied, namely whether the carrier acted with due diligence.

1. Introduction

According to Croatian Maritime Code, the contracts for exploitation of maritime ships may be: 1) contracts for maritime navigational operations (lat. *locatio conductio operis*) 2) Charter by Demise/Bareboat Charter (lat. *locatio rei*), (Article 442 of the MC)¹. In a contract for maritime navigational operations the object of legal relationship is the carriage of things/ goods by sea or some other activity performed through exploitation of a ship on one side, with counter obligation of the customer/Charterer, on the other side, to pay for the service performed. In demise charters, the owner of a ship takes the obligation to give a vessel to the customer for the purpose of carrying out the navigational activity,

¹ *Croatian Maritime Code*, Official Gazette of the Republic of Croatia ("Narodne Novine", No. 181 /04,76 /07, 146 /08, 61 /11, 56 /13, 25 /15, 17 / 19 – further MC)

with the Customer's/Charterer's obligation to pay the rent/hire. This paper deals with the carriage of goods by sea which is first on the list of contracts for maritime navigational operations, according to the provisions of Article 443 of the Croatian Maritime Code.

2. International legal acts in the field of maritime transport of goods

The fact that the contracts for maritime navigational operations are carried out worldwide by sea and taking into account their complexity, as well as operational and environmental conditions under which they are being carried out, particularly the risks they are exposed to, required a wide international law regulation. Such international maritime transport regulation through International Conventions was preceded by the American *Harter Act*² of 1893. The first international organization to cope with this highly important issue was the *Comité Maritime International* (CMI)³, whose task was to provide for the harmonization of maritime law. CMI got the credentials for the adoption of *International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading* (1924). The Convention, adopted in 1924 in Brussels, was preceded by the *Hague Rules* of 1921, which was the reason it was called the *Hague Rules*. The Republic of Croatia was a signatory of the Convention, aimed to limiting the freedom of ship-owner/carrier to impose their terms in contracting the transportation, but to protect the contractual position of transport users/Charterers.⁴ The *Protocol amending the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading of 1924* was adopted at the Brussels Diplomatic Conference on Maritime Law in 1967 and was signed in Brussels in 1968. The Republic of Croatia also ratified the 1968 *Protocol* known as the *Hague-Visby Rules. Special Drawing Rights Protocol*, from

² The American *Harter Act* of 1893 established a balance in the contractual status between the ship-owner, carrier and transport users, which until then did not exist, there was privileged status of the ship-owner, carrier. Namely, it made the carrier free from responsibility for nautical activity, provided that the ship was properly maintained and equipped, but if it did not comply with that condition, it could not be relieved of the responsibility. This law influenced the content of *the Brussels International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading of 1924*. ("Hague Rules"), Ivo Grabovac: *Harter Act, Enciklopedija pojmovea*, Književni krug, Split, 1991, p. 49.

³ CMI was founded in 1897. The headquarter of this non-governmental international organization is in Antwerpen, one of its members is the Croatian Association for Maritime Law, more about CMI, see more on <https://comitemaritime.org> (visited on 27.03. 2019).

⁴ Official Gazette of the SFRJ, "Službeni list" *Dodatak međunarodni ugovori* 7/1959, and the Republic of Croatia is bound by the notification of succession of 8 October 1991 (*Odluka o objavljivanju mnogostranih međunarodnih ugovora* to which the Republic of Croatia is a party based on the notification of succession), (Official Gazette of the Republic of Croatia, "Narodne Novine" International Treaties, No.1/92)

1979⁵, which introduced the *Special Drawing Right* instead of the *Poincaré franc* (golden franc). The *International Commercial Law Commission (UNCITRAL)*⁶ has played a leading role in the preparation of the *United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea (Hamburg Rules)*. The *Hamburg Rules* were adopted at the UN Diplomatic Conference in 1978.⁷ The *Rotterdam Rules* signed in 2009, called the *United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods, Wholly or Partially by Sea*, has even more increased the liability of the ship-owner/carrier. *Rotterdam Rules*, will only come into force when 20 states ratify it.⁸ The aim of the *Rotterdam Rules*⁹ was to strive to unify the international transport law as so far existing international instruments have not achieved the expected success.

3. Responsibility of the ship operator (shipowner, carrier...)

According to the definitions contained in the Article 5, point 6 of the Maritime Code the ship operator, being a natural or legal person, having the possession of the ship, is the bearer of a sailing venture. Unless proved to the contrary, it is presumed the ship operator is the owner of the ship.

Following the aforesaid, the ship operator is responsible for navigational venture. The general principle of ship-owner/ship operator responsibility is presumed fault. However, both, the International Conventions and the Maritime Code, provide for so-called “excepted perils”, where the principle of proven fault was accepted. The *International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading of 1924* in Art. 4 Paragraph 2 states the excepted perils, *i.e.* the known risks of a navigational venture for which the carrier is not liable, unless proven to be fault or proven fault of the person for whose actions or omissions he is liable for. In the event that due to one of the excepted perils, a loss or damage to the cargo occurs, the general rule on the burden of proof (the principle of presumption of fault) changes, what means that the burden of proof is transferred to the transport user (the principle of proven fault). In other words, if there is the causal link between the damage and the excepted peril(s),

⁵ Croatia is bound by the Protocol of 1979 as well as that of 1968, see (Official Gazette of the Republic of Croatia, “Narodne Novine”, International Treaties, No. 3/95)

⁶ UNCITRAL was established in 1966 by the UN General Assembly.

⁷ Hrvoje Kačić, “The provisions regarding the carrier’s liability under Hamburg Rules,” *Usporedno pomorsko pravo*, Zagreb, No. 122-124, 1989, p. 191-198

⁸ Vesna Skorupan Wolff: *Poredbena analiza Haških i Roterdamskih pravila*, “Poredbeno pomorsko pravo”, Zagreb, No. 164, 2010, p.169-210

⁹ The Convention was signed by 25 states and ratified by four states until 25.04.2019., see more at <https://treaties.un.org/doc/Publication/MTDGS/Volume%20I/Chapter%20XI/XI-D-8.en.pdf> (visited on 25.04.2019.)

the carrier is not to prove not to be fault, but the transport user must prove the personal fault of the carrier or the commercial fault of carrier's employees for the adverse consequences of the excepted peril.

4. Nautical fault¹⁰ and fire

Considering the issue of ship-owner/carrier's responsibility, it is necessary to point out that, pursuant to the provisions of Article 550, paragraph 1 of the Maritime Code, the carrier is responsible for actions and omissions of the master of the ship, other members of the crew and other persons working for the carrier, within the scope of their duties, as for its own actions and omissions. According to paragraph 2 of the same Article, the ship-owner/carrier shall not be liable for damage, lack or loss of cargo as well as for delay in delivering the cargo, if caused by acts or omissions of persons, referred to in paragraph 1 of this Article, in navigation or while handling the ship (*nautical fault*).

There should be made a distinction in two types of responsibility for: 1) nautical activity - when a carrier is not responsible for a deficiency or loss of cargo and for delays in delivering cargo caused by actions or omissions of ship's commander, other crew members and other persons working for the ship operator in performing their respective duties; 2) commercial activity - refers to care taking of the cargo.

Oršulić refers to common law, the case of *Gosse Millerd Ltd. v. The Canadian Government Merchant Marine* set up a basis for distinguishing of nautical and commercial faults. It has been established that liability shall not exist if the cause of the damage lies in care for the ship or its individual parts, but if the cause of damage originates exclusively due to care for cargo through act or omission in handling of a ship, it is a commercial activity and then the carrier will bear the responsibility for the damage.¹¹

It is to be noted that nautical fault is differently treated in different international law acts, doctrine and practice. According to the interpretation of Article 551 of the Maritime Code, the carrier shall not be liable for a damage of the cargo caused by fire, unless it is proved that the fire has been caused by his personal act or omission.

¹⁰ Ante Vuković-Dejan Bodul-Darijan Štambuk: Osiguanje od odgovornosti pomorskog prijevoznika u slučaju nautičke greške: hrvatska rješenja i europski trendovi, "Poredbeno pomorsko pravo", Zagreb, No. 169, 2015, p. 443-462

¹¹ See review of judgement *Gosse Millerd Ltd. v. The Canadian Government Merchant Marine* in Ivana Oršulić: (*Ne*)odgovornost pomorskog prijevoznika za štete na teretu uslijed nautičke pogreške, Poredbeno pomorsko pravo, Zagreb, No. 162, 2008, p. 135-150.

5. Concept and general features of the institute of excepted perils

This institute originates from common law. The *Hague Rules* in Article 4, paragraph 2 contains 17 risks for which the carrier will not be held responsible if the loss or damage to the cargo was caused by any of them. Such risks mean the ground for the exclusion from the general principle of the carrier's liability on the basis of presumed guilt. The principle of proven guilt is accepted for them, and they are called "excepted perils" (franc. *cas exceptés*, ital. *pericoli eccezionali*).¹² *Hamburg Rules* do not deal with the institute of excepted perils, only in case of a fire or in a case where prudent actions were taken to rescue life or property at sea. According to Article 5 (1) of the *Hamburg Rules*, it is apparent that the carrier/ship-owner has to prove that he, his officials or proxies has taken all necessary measures to avoid an adverse event and its consequences, *i.e.* to act with *due diligence*. The term of due diligence is not defined in the *Hague-Visby Rules*, neither in *Hamburg* nor in the *Maritime Code*. Interpretation of the due diligence concept was given by legal theory and jurisprudence, and it is defined as the reasonable care required of the shipping company/carrier/shipowner/ship operator. The definition of carriers' (shipowners) *due diligence*¹³ could be found in *Croatian Obligation Law*¹⁴ in the provisions of Art.10, Paragraph 2, dealing with acting in fulfillment of one's obligations and in realizing of one's rights.

Pursuant to Article 553, Paragraph 1 of the *Maritime Code*, the carrier shall not be deemed liable for any cargo damage caused due to: 1) Act of God, maritime accidents, war events, international crime at sea, civil commotions and riots 2) Sanitary restrictions or other measures and acts of state authorities, 3) Actions or omissions of the shippers or persons authorized to dispose of the cargo or persons who work for them, 4) Restraint of labour or strike, lockouts or stoppage or any other obstacles that totally or partly prevents labour, 5) Saving or attempting to save life and property at sea, 6) Deviation in cases referred

¹² The Warren Adams case, 74 Fed. 413 (CA -2) definition is: "all marine casualties from the violent action of the elements, as distinguished from their natural, silent influences upon the fabric of the vessel; casualties which may, and not consequences, which must occur.", further in The Giulia case, 218 Fed. 744 (CA-2) definition is "Perils of the seas are understood to mean those perils which are peculiar to the sea, and which are of extraordinary nature or arise from irresistible force or overwhelming power, and cannot be guarded by against by ordinary exertion of human skill and prudence." Alex L. Parks: *Tug, Tow and Pilotage*, Cornell Maritime Press, Cambridge, Maryland, 1971, p. 37

¹³ „Under the *Hague and Hague/Visby Rules*, art.3(1), the carrier is obliged to exercise due diligence before and the commencement of the voyage to... "under the *Hamburg Rules*, there is no specific provision on due diligence in respect of seaworthiness, but the subject is effectively covered by art. 5(1)...", William Tetley: *International Maritime and Admiralty Law*, International Shipping Laws, Québec, 2002, p. 82-83

¹⁴ *Croatian Obligation Law*, Official Gazette of the Republic of Croatia ("Narodne Novine", No. 35/05,41/08,125/11,78/15,29/18– further OL)

to in item 5) or for other justified reasons, 7) Natural wastage in weight or in volume of cargo or damage, or losses due to its own vice of goods, inherent defect or a peculiar nature of cargo, 8) Insufficiency of packing and insufficiency or inadequacy of marks on the cargo, 9) Latent defects not discoverable by due diligence. Paragraph 2 of Article 553 states that, despite the carrier's proof for a case provided for in paragraph 1 of this Article, that the damage has been caused due the reasons stated above, the carrier shall be liable for the damage in case the transport user proves that the damage has been caused by the personal fault of the carrier or by the fault of the person for whose actions and omissions the carrier is responsible, but which are not related to navigation or handling of the ship. Thus, the nine points referred to in Article 553, paragraph 1, are excepted cases (excepted perils), being the exceptions from the general principle of carrier's liability on the basis of presumed fault. It will be enough for the carrier to prove the causal link between the damage to the cargo and one of the excepted perils that he would not be held responsible. Looking at paragraph 2, the carrier is responsible for excepted perils based on proven fault.¹⁵

Further on, there is a short elaboration on each of the excepted perils mentioned in the Article 553 of the Croatian Maritime Code, and where appropriate, compared to the regulation of the *International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading of 1924* dealing with the same matter.

5.1. Act of God (*Vis Maior*)¹⁶

5.1.1. Act of God and Accidental Event in Maritime Law

In relation to the owner's liability "accidental event" (*casus fortuitus*) is an external event that objectively can be foreseen, or avoided, or prevented, but it was due to that event that a damage to the cargo occurred, completely independently of human's will. A condition for such event to be considered as an "exception" concerning the carriers presumed liability, it is crucial that it happened without fault, regardless of whether it is a natural event that has not character of any *vis maior*, or it originates from the interior ship's characteristics and ships propulsion.¹⁷

¹⁵ Dragan Bolanča: *Prometno pravo Republike Hrvatske*, Pravni fakultet, Split, 2016, p. 200-201, see Dragan Bolanča: *Odgovornost broдача za izuzete slučajeve*, Pravni fakultet, Split, 1996.

¹⁶ An event occurring outside the sphere of activity of the subject, arising outside his will, has a greater power than the subject's power, cannot be predicted, neither eliminated nor avoided." *Vis Maior*, Pravni leksikon, Leksikografski zavod Miroslav Krleža, Zagreb, 2007, p. 1750.

¹⁷ See Dragan Bolanča: *Odgovornost broдача...*, p. 55.

To the contrary, *vis maior* in maritime law is understood as an external, unpredictable, unavoidable event, that cannot be prevented.

5.1.2. Maritime Accidents

In the interpretation of all cases cited in the *International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading of 1924* in Article 4, paragraph 2 c, there are some ambiguities in the interpretation of terms such as: “dangers”, disturbances or accident of the sea or other waterways (“*perils, dangers and accidents of the sea or the other navigable waters*”, (franc. “*desactes, negligence ou default du capitainemarin, pilote, ou udes preposes du transporteur dans le navigation ou dans l’administration du navire*”). Although the different terms are used, all of them have the same legal meaning, i.e. they are maritime accidents. Pursuant to Article 553, paragraph 1, point 1 of the Croatian Maritime Code, the carrier shall not be responsible for the damage to the cargo on the principle of presumed fault, if it proves that the damage has been caused by a maritime accident. Namely, maritime accident may affect the ship’s sailing ability, and among other damages, it may cause a damage to the cargo, but it is important that the damage occurred in the circumstances peculiar to the sea. For maritime accidents it is supposed that they are extraordinary, unpredictable and unavoidable as to be treated as an excepted peril concerning the carriers liability.

5.2. War events, international crime at sea

After the Second World War, the law made a distinction between different armed conflicts: war, use of armed forces leading to a war and civil war. “The war is an armed conflict involving states where at least one must have the intention of war.”¹⁸ It starts upon obligatory declaring the intention of war to the opposing side. The war may be an armed conflict between two or more states, regardless of which one is aggressor and which is being defended. Concerning the transport of goods, the term of war events comprises warlike events, including war, civil war, war operations, hostilities, insurrection and rebellion. In the *Spinney’s (1948) Ltd.v. Royal Insurance*, Judge Mustill’s answer to the question whether in that particular case it was the “civil war” risk, was based on understanding that the term “civil war” should be interpreted in its common meaning, which does not have necessarily to correspond to its meaning in international public law. That means that a “civil war” is a war that has particular characteristics, and although there is lack of some features attributable to the international war; civil

¹⁸ *War*, Pravni leksikon, *op.cit.*, p. 1378.

war is still a war.”¹⁹ There are three different degrees of non-international armed conflicts, which are: *revolution*²⁰, *rebellion*²¹ and *insurrection*. Out of these three cases, it is to be pointed out that the *insurrection*, by which the citizens of a state express their dissatisfaction with the current government, it is initial degree of the *rebellion*.²² Within war risks it can be mentioned other war risks, such as capture, seizure, arrests, restraint and detainment, derelict mines, torpedoes, bombs or other derelict weapons of war. Nowadays it is inevitable to mention the piracy as an unlawful act, restraint or robbery committed by the crew or passengers of one ship to another ship, or on the high seas either in a place not being under the jurisdiction of any State. The *Hague – Visby Rules* do not cite the term piracy, they are implied by the term act of a public enemies. All of above events may be the ground to exonerate the carrier from the liability for damages to the cargo if caused by any of such events.

5.3. Civil commotions and Riots

The last of excepted perils referred to in Article 553, paragraph 1, point 1 of the Maritime Code, are civil commotions and riots. “*Riots*” would mean armed revolt against the authorities with the intent to substitute them with new ones, while “civil commotions” means civil turbulence. In order to be able to use the riots or civil commotions as one of the excepted perils relative to the liability of the ship-owner, the carrier must prove the objective fact that the riots or civil commotions exist, as well as the causal link between the respective event and consequential damage have effect. To the contrary, the transport user should have to prove that the adverse effect of the event and damage have occurred due to the fact that the carrier did not apply *due diligence* concerning the carriage of goods. Civil dissatisfaction may be caused due to different reasons (ethnic, racial, religious), resisting to the authorities by returning force, mass movement of people, rebellion. Relative to civil commotions, it is not crucial whether there was a leader of riots or whether a political party, involved in it, has realized its program. The term “*civil commotions*” implies the unrest of a large number of people using violence: the rebellion of the population. English case law considers

¹⁹ Drago Pavić: *Osiguranje ratnih rizika*, “Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu”, No. 3, 2009, p. 474.

²⁰ “A *revolution* is an organized, abrupt and violent overthrow of an existing government, of a state by its own population, and the replacement of it authority by another government that takes full control and control of the area and population concerned. *Revolution, ibid*, p. 475.

²¹ “The *rebellion* is organized armed resistance against the existing government in a state by its citizens even if it is supported by the outside”. Its primary goal is to overthrow existing or deprivation of existing authority to rule on a particular area.” *Rebellion, ibid*, p. 475.

²² *Insurrection, ibid*, p. 475-476

that “*civil commotions*” take place when a large part of the population is involved in riots and when there is a violent rebellion.²³

5.4. Sanitary restrictions or other measures and acts of state authorities

As the grounds for excluding the liability of carrier for damage of cargo, the Regulation of the Article 553, paragraph 1, point 2. of the Maritime Code, states also, sanitary restrictions or other measures and acts of the state authorities. The same is provided for the quarantine restriction. In such case, health quarantine must refer both to the ship and persons coming from the areas affected by the dangerous epidemic diseases or symptoms of the same. Within the frame of the ship's worthiness certificates, it is supposed that the ship is in possession of sanitary certificates, proving that ship was sanitary in order at the start of the voyage. It is carrier's permanent obligation to care of the sanitary accuracy of the ship. In relation to the actions and measures of state authorities, it is possible that a ship or cargo become the object of such measures, which may refer to the *blockade*,²⁴ *embargo*,²⁵ ship or cargo *requisition*,²⁶ or to fall as war or maritime *prize* (smuggling).²⁷

5.5. Actions or omissions of the shipper or persons authorized to dispose of the cargo or persons who work for them

The Carrier shall not be liable for damage to the cargo for which it proves to have arisen due to the act or omission of the shipper or the persons authorized to

²³ (“Spinney’s” Royal Insurance, 1980; Judge Mustill) see in *ibid*, p. 476-477

²⁴ “The *blockade* is the prohibition of maritime traffic by the closure of a port or part of the coast by means of warships and aircraft.” See more in Vladimir Đuro Degan: *Blockade, Međunarodno pravo*, Školska knjiga, Zagreb, 2011, p. 911-912

²⁵ “*Embargo* (german *Embargo*; french. *embargo*), in general,” export or import ban. In international law 1.a ban on the export of certain goods to some countries, but also as a collective measure of the UN member states, by virtue of the Charter, and according to a decision of the Security Council, against a country that threatens or disturbs international peace by its actions or commits an act of aggression 2. provisional prohibition of departure imposed by the competent coastal State authorities to ships with foreign flags located in its ports to ensure their seizure in the event of war with the State to which they belong (preventive embargo) or for the public safety of the coastal State. “*Embargo*, Pravni leksikon *op.cit.*, p. 295.

²⁶ “*Requisition* (german *Requisition*, french. *Requisition*) in international law, an act whereby the authority of one warring party determines the seizure of goods and services of natural and legal persons belonging to another warring party by virtue of the *Hague Rulebook on the Laws and Customs of War on Land of the 1907 and IV Geneva Convention relative to the Protection of Civilian Persons and the Customary Laws*. *Requisition* is also the name for this seizure itself, and as a rule it is related to war occupation. “*Requisition, ibid*, p. 1399.

²⁷ “*Prize* is a hostile merchant ship and enemy goods, whether transported on a hostile or neutral ship or on a flag of its own or an ally's flag.” Smuggling is merchandise being on neutral commercial ship which may be used for war needs on the way to the enemy and forbidden by the warring party to transport it. “*Degan, Prize, op.cit.*, p. 907-909

dispose of the cargo or the persons who work for them (Article 553, paragraph 1, point 3 of the Maritime Code). According to *the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading of 1924*, the carrier shall not be liable for damages resulting from the acts or omissions of the shipper, the owner of the goods, his agent or representative. (Article 4, paragraph 2 i). If the shipper has incorrectly declared the kind or value of the cargo, knowing that the marking is defective, the carrier shall not be liable for the damage, shortage or loss of cargo or for delays in delivering cargo (Article 556 of the Maritime Code). According to the Article 557 of the Maritime Code, the transport user shall be liable to the carrier for the damages caused by transport user or shipper giving incorrect or incomplete data on the quantity, kind or marking of the cargo. But irrespective of such acts/omissions by the shipper, it is imperative for the carrier to pay *due diligence* to prevent the damages and or to minimize its consequences.²⁸

5.6. Strike, lockout in labor law as well as in maritime law

The Maritime Code refers to the above cases in Article 553. paragraph 1, point 4, while the *International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading of 1924* states them in Art. 4 paragraph 2 j.

5.6.1. Strike and lockout

The strike is a collective stoppage of work, usually guided and organized by the trade union, aimed at achieving some work requirements by the employer. Legally legitimate strikes are only those guided, organized and recognized by the trade union, sometimes with a qualified approval by the employer, subject to the validity of the collective agreement and respecting strike announcements or pre-strike negotiations and the requirements in the field of work.²⁹ It must be socially appropriate or socially acceptable, that it is not an activity where the strike is not permitted under the explicit provisions of the law, or where certain conditions have been met, that they should be respected.³⁰ In practice, in maritime business, it is most commonly the strike of port workers. In case of a strike the carrier will be considered guilty for the damage of the cargo, unless he has paid *due diligence* to prevent adverse consequences, if it was possible.

Lockout is a collective measure on the employer's side, which consists of a temporary closure of the company, with a view of exerting pressure on the

²⁸ Drago Pavić: *Pomorsko imovinsko pravo*, Književni krug, Split, 2006, p. 224.

²⁹ Boris Buklijaš: *Kolektivno radno pravo*, Pravni fakultet, Split, 2012, p. 142-144

³⁰ It is a matter of loyal work practice

workers, or the trade unions, to waive their demands. In practice, the carrier may decide not to carry out the agreed voyage at a particular time, due to interruption of his relations with his workers. Usually the carrier will not take such decision independently but in cooperation with the management of the ship operator. Should some loss or damages occurred to the cargo, as well as delay in delivery, due to strike or lockout, the carrier will not be held responsible on the principal of the presumed fault.

5.7. Salvage or attempting to save life and property at sea

The *International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading of 1924* in Article 4, paragraph 2 1 mentions “saving or trying to save life or property at sea”, and Maritime Code in Article 553 st.1. point 5. provides for the carrier not to be responsible for the damage to the cargo, arising from a salvage or attempt to save life and property at sea.

Salvage, as an activity, is aimed at preserving and protecting the ship, the things and the persons on board from dangers associated with maritime navigation threatening with the possible consequences of losing life or properties.³¹ The term salvage also comprises rendering assistance at sea. Legally speaking, there is no difference between salvage and assisting at sea. So we may say that the “*salvage*” means any activity in assisting persons, vessels or any other property at risk at sea or under the sea.³²

The salvage is based on the principle that the salvor succeeds in securing the benefit to the owner of the endangered property and the salvor should be rewarded for the service rendered. To determine a reward there is a number of criteria, and in particular it is the value of the salvaged property. It follows that the value of the salvaged property should represent the upper limit of the reward. Furthermore, the salvor will not be entitled to a reward if at least a part of the property has not be salvaged, regardless of the amount of funds spent and efforts

³¹ Ranka Petrinović- Bisera Plančić: *Hrvatsko pravo spašavanja u uvjetima europskih integracija*, “Poredbeno pomorsko pravo”, Zagreb, No. 161, 2007., p. 123-144

³² *Salvage*, Pravni leksikon, *op.cit.*, p. 1500.

done. These principles were an integral part of the *1910 Salvage Convention*.³³ The principle of “*no cure, no pay*” is largely accepted as the basic principle of maritime salvage. The same principle has been adopted in a large number of standard salvage contracts, among which the most widely known and most widely accepted in the world is LOF (*Lloyd's Open Form*).

Thus, salvage as a specific maritime institute is based on the following elements: 1) salvage operation may be rendered to the object which is lawfully entitled to be salvaged, 2) salvage services must be provided on the basis of free will of the salvor (*without being forced*); 3) the object must be in danger; 4) Salvage should have an useful result.³⁴ The importance of salvage and rendering assistance at sea as an institute in maritime law and practice may be a ground for the exoneration of the carrier's liability for loss or damage to the cargo occurred due to such activity.

5.8. Deviation of ship to save or attempt to save life and property at sea

In the Article 4, paragraph 4 of the *International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading of 1924* dealing with excepted perils, it is mentioned as follows: “ Any deviation in saving or attempting to save life or property at sea, or any reasonable deviation, shall not be deemed to be an infringement or breach of these Convention or of the contract of carriage, and the carrier shall not be liable for any loss or damage resulting therefrom “. ³⁵ Also in Maritime Code in Article 553, paragraph 1, point 6. as an exception, there is a provision stating, that a carrier is not liable for any damage caused to the cargo due to a deviation for salvage or attempting to save life and property at sea or for other justified reasons.

³³ *International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Assistance and Salvage at Sea, Brussels, 1910* (hereinafter referred to as the *1910 Salvage Convention*), is revised by the *Protocol amending the Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Assistance and Salvage at Sea (1910), Brussels, 1967*; The new International Convention on Salvage, adopted in 1989 and entered into force on 14 July 1996, was endorsed by the Republic of Croatia on 10 September 1998 (Official Gazette of the Republic of Croatia, “Narodne Novine”, International Treaties, No. 9/1998), and canceled the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Assistance and Salvage at Sea from 1910. with the 1967 Protocol (Official Gazette of the Republic of Croatia, “Narodne Novine”, International Treaties, No. 5/1999) see Ivo Grabovac: *Spašavanje na moru i zaštita morskog okoliša, “Rad” Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti, Razred društvene znanosti, No. 48, 2011, p. 291-300*; Predrag Stanković: *Nova međunarodna konvencija o spašavanju na moru, “Upredno pomorsko pravo”, Zagreb, No. 122-124, 1989., p. 291-300.*

³⁴ Drago Pavić: *Pomorske havarije i osiguranje*, Pomorski fakultet, Split, 2003, p. 61.

³⁵ <http://www.admiraltylawguide.com/conven/haguerules1924.html> (visited on 25.04.2019.)

5.8.1. Deviation

When negotiating the contract for carriage, to determine the duration of a journey, it is usually used the term of “common maritime route”, which does not have to be the shortest or the fastest one, as well as the route which has not been used so far or the route that originates from a newly created custom. *Deviation* (ital. *deviazione*, ger. *abwichung*) can be defined as a situation when a ship deviates from a common route, in which case the carrier will not be liable for damages occurred to the cargo, under presumption the persons he uses in doing his business, have taken all reasonable measures to avoid deviation and its consequences.³⁶

5.9. Natural wastage in weight or in volume of cargo or damage, or losses due to its own vice of goods, inherent defect or a peculiar nature of cargo

In the Article 553, paragraph 1, point 7. of the Maritime Code, it is stipulated that “the carrier shall not be liable for damage to the cargo for which it has been proved that it occurred due to natural wastage in weight or in volume of cargo or damage, or losses due to its own vice of goods, inherent vice or a peculiar nature of cargo. Similarly, it is provided for in the *International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading of 1924* in Article 4 paragraph 2 m. The carrier should have to prove that the cause of damage is attributable to peculiar nature of the cargo, the proof will be the fact that the cargo cannot stand the regular transport risks and that the cargo has not been exposed to extraordinary risks which could have caused the damage. Speaking about the nature of the cargo it is necessary to point out that the carrier has to act with *due diligence* concerning the nature of the cargo.

Certain cargos are exposed to loss of weight or volume due to their own nature (natural or ordinary losses), so if goods are bulk cargos, it is inevitable that there will happen a certain deficiency during the transport manipulation due to the shrinkage. The term “normal nature of goods” means the natural characteristic of a cargo which, during the transportation, becomes unresistant to normal risks. From natural characteristics, it is necessary to distinguish the defect of goods. The defect that was not detectable by using reasonable care and usual procedure of checking up while loading, will be treated as latent defect of the cargo and consequently the carrier will be able to take it as an exception of presumed liability.

³⁶ Bolanča, *op.cit.*, p. 116.

5.10. Insufficiency of packing and insufficiency or inadequacy of marks on cargo

The *International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading of 1924* in Article 4, paragraph 2 n under the term “excepted perils” includes insufficiency of packing, and in Article 4, paragraph 2 o, “insufficiency or inadequacy of marks” and Croatian Maritime Code provides for it in Article 553., paragraph 1, point 9.

According to the court practice it is expected that a carrier must do whatever possible to store the goods in the holds so as to minimize the risk of delivery failures due to insufficient packing or improper marking, because if he fails to do so, most probably it will not be possible to apply this as an exception of the principle of presumed guilt. The goods to be transported should be sufficiently, properly packed in a way that any dropping, leakage, fracture, damage etc., do not occur, as well as to be suitable for well storing and carrying out necessary manipulations in transport.

5.11. Seaworthiness; Latent defects non discoverable by *due diligence*

The main obligation of the carrier is to exercise *due diligence* to have the ship seaworthy.

*Seaworthiness*³⁷ means that a ship, considering its condition, is capable of carrying out the agreed voyage and to safely transport the cargo to the destination. The ship should be in the sound condition, it must be equipped with adequate, capable and properly trained crew members, it must have due supplies of fuel and stocks, with ability the cargo to be loaded stored, cared for, transported and unloaded in the condition as received for the carriage. To the contrary, a ship will be unseaworthy if there is some technical deficiency, insufficient equipment, or inadequate crew, improper loading of cargo or overloading the cargo. One of the elements of the unseaworthiness may be if there is any defect of the ship under which it may be understood any defect or malfunction of an engine or hull or some ship's equipment. Anyhow the defect of the ship is in correlation with the (un)seaworthiness, but the (un)seaworthiness has much wider meaning. For the issue of the carriers liability and possibility to be exonerated for the damage to the cargo caused by any defect of the ship, it should be a *latent defect*, what means a defect undiscoverable by *due diligence*.

³⁷ Zlatko Česić: *Dužna pozornost u osposobljavanju broda za plovidbu*, Pomorski zbornik, Rijeka, No. 1, 2001, p. 193-208.

According to the *International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading of 1924* in Article 4, paragraph 2 p states “Latent defects non-discoverable by due diligence”, as one of excepted perils. In Croatian Maritime Code in article 553 paragraph.1, point 9, there is a provision stating that the carrier will not be held responsible if it proves that the damage was caused by “latent defects” non discoverable by due diligence.

6. “Perils of the Sea”³⁸

The term “*perils of the sea*” is used in two meanings: one refers to the risks of navigational ventures being an exception of ship owners/ship operator/carrier’s liability for cargo damage, the other refers to the insured risk in Institute and international clauses in marine insurance. As an institute of excepted perils, it presents risks peculiar to navigational ventures for which the carrier will not be held liable if the damage to the cargo has been caused due to it. In the insurance sense, this term implies the risks of navigational ventures that are covered by insurance and the resulting damage to the insured property, and this is an insured risk. (“*Perils of the sea*”).³⁹

7. “Perils of the Sea” in Court Practice

How delicate and demanding in real practice the interpretation of the meaning of a particular “*peril of the sea*” really is, in the best way it is reflected in court cases within different legal systems and different experienced judges’ opinions. To prove it, there are some well known cases, out of which here are shortly presented three of them.

It is very important to point out that, for the interpretation of the perils of the sea relative to the question of the carriers’ liability in a particular case, there are the documents highly relevant for it, which are to be taken into consideration when creating a judge’s opinion. Such are the stipulations contained in the respective contract for the carriage of goods as well as the clauses of the respective *Bill of Lading* relative to the particular carriage.

³⁸ The term “*perils of the sea*” must be distinguished from the term “perils on the sea” which includes “fire, man of war, enemies, pirates, rovers, thieves”, jettison, barratry, restraints and detainments, war perils (the free of capture and seizure clause or taking at sea), explosion, strikes, riots and civil commotion clause, although “*perils of the sea*” are part of “*perils on the sea*”.

³⁹ “In accordance with the development of maritime insurance since 1983, in the revision of the institute clauses, the words” rivers, lakes, or navigable waters “have been added to the term” perils of the seas. “, Zlatko Česić: *Perils of the sea*” kao izuzeti slučaj i osigurani rizik plovidbenog pothvata, Pomorski zbornik, Rijeka,, No.1, 2003, p. 265-280

First case

**Australia High Court
Great China Metal Industries Co. Ltd.v. Malaysian
International Shipping Corporation Berhad
(THE “BUNGA SEROJA”)**

M/V BUNGA SEROJA, a converted container ship, carrying ten containers stowed in forward hold 5 and packed with aluminium coils, was on route from Sydney to Keelung, the vessel proceeded from Sydney to Melbourne and then to Burnie in Tasmania, in October, 1989. The master of the ship, Captain Singh, was in possession of a weather bulletin which included a gale warning for the oceans south of the Australian continent. In October 1989, while crossing the Great Australian Bight, the ship encountered heavy weather. The captain recorded in the log book that a wind reached the force 10/11 on the Beaufort Wind Force Scale, what meant it was “violent storm”. As a consequence of such bad weather, four out of ten containers were damaged and one was swept overboard. When analyzing the relevant facts the Trial Judge could not state anything to find any fault with the carrier, just to the contrary he found out that the carrier, as well as the master and the crew, fully exercised *due diligence* in having the vessel seaworthy and cargo worthy, with containers being properly and carefully loaded, handled and stowed and the master and the crew were prudent in management of the ship and cargo. So it appeared that the damage to the cargo was due to the perils of the sea, *i.e.* due to extremely bad weather.

Before the New South Wales Court of Appeal the central issue was whether the damage to the cargo was caused by “*perils of the sea*”. The New South Wales Court of Appeal Judge in his judgement concluded that the bad weather causing the damage to the cargo was not only foreseeable, but, even more, it was foreseen by the master of the ship on the basis of the weather bulletin forecasting a gale warning and on the fact that such weather conditions on that part of the oceans and that part of the year could be expected on the route of the ship. The same opinion was indicated in testimony of the meteorological expert, that the rough sea and cross seas generally could have been expected. But nevertheless bad weather was foreseeable and foreseen, **according to the judgement of the New South Wales Court of Appeal, the damage to the cargo was attributable to the perils of the sea.** The New South Wales Court of Appeal affirmed findings of the primary Judge and held that he has correctly applied *Gamlen case*.⁴⁰ As a consequence, **the carrier could be free from liability for the damage of cargo on the basis of excepted perils, he was not negligent and carrier was not**

⁴⁰ Shipping Corporation of India Ltd. v. Gamlen Chemical Co. A/Asia Pty. Ltd, [1999] Vol. 1. Lloyd's Law Report 542

in breach of Article 3 paragraph 2 of the Hague Rules. The High Court of Australia in its judgement of 22 October 1998 considered in detail, the history, the meaning of the perils of the sea in the *Hague* and *Hague-Visby Rules*. It restated the principles from Australian law that although the bad weather as a peril of the sea was foreseeable and foreseen it may exonerate the carrier from the liability from the damage of the cargo of course under the condition the carrier acted with *due diligence*. It is necessary to point out that according to the High Court's opinion "perils must be exclusive cause of the loss or damage".⁴¹

Second case

Queen's Bench Division (ADMIRALTY COURT)

**Jan. 23, 24, 25 and 26, 1985
(THE "TILIA GORTON")**

M/V TILIA GORTON was crossing the North Atlantic ocean from Canada to England, carrying on deck cargo of timber, which was the property of the plaintiffs (transport user), when she encountered winds of storm force and the resulting heavy seas. The carrier's (defendant's) vessel was equipped with deck fittings specifically for the carriage of timber on deck. The deck cargo of timber was held in position by chains which, were secured by circular rings fitted to appropriate extensions welded to the hatch coaming on both sides at proper intervals. **TILIA GORTON** encountered winds of storm force. The deck log recorded that at that time the wind was North force 9-10 with the sea over the deck. It was also stated that her speed has been reduced, with her course altered, to minimize the effects of the storm. The actual cause of the loss of cargo was due to the fact that one of the tensioners was broken, what caused the fracture of the bottom screw securing the cargo. The fracture of the bottom screw was clean with no sign of wear or wasting, or anything which would indicate that the screw was defective prior to the fracture. The transport user blamed the carrier for damage of his cargo. He took into consideration the impact of heavy seas breaking on the board, but he was of the opinion that such impact should be have been reduced whenever possible, holding the carrier responsible for imprudent ship handling in heavy weather, due to which the lashing of the cargo could not stand the effects of heavy seas.

The conclusion was that the tensioner appears to have been capable of withstanding enough strain for many hours and if there was any defect, it was latent. Namely the master and crew were controlling the lashing and securing

⁴¹ [1999] Vol. 1. Lloyd's Law Report 551

of the cargo (chains, tensioners, bottom screw, welding), they carried out their control with due diligence and no defect could be discovered by their prudent inspection. In conclusion it was found that it would be unreasonable to expect any carrier and his crew to do more than that. In those circumstances, **the loss as well as the damage to the cargo was not deemed to be a result from any failure to exercise *due diligence* to make ship seaworthy. The loss and the damage were due to latent defect of the securing system of the cargo (latent defect of the tensioner), due to which the carrier will not be held liable.**⁴²

Third case

Queen's Bench Division (Commercial Court)

Oct. 4 - 31, Nov. 1- 4, 1966

Jahn (Trading as C. F. Otto Weber) v. Turnbull Scott Shipping Company, Ltd., and Nigerian National Line, Ltd. (THE "FLOWERGATE")

Plaintiffs were the owners of the part of the cargo of 3200 bags of cocoa shipped on defendants' motor vessel **FLOWERGATE** from Sapele to Hamburg. During Sept. 4 to 9, 1960, 3120 bags were stowed in No. 5 lower hold and 80 bags were stowed in No. 5 'tween deck. On Sept. 10, M/V FLOWERGATE proceeded to other ports, including Takoradi, where she loaded (from the water) 215 tons of logs into No. 5 'tween deck. FLOWERGATE sailed from Dakar on Sept. 29 for Rotterdam, encountering bad weather from Oct. 4 until Oct. 7. She arrived at Hamburg on Oct. 14 and cocoa was discharged into lighters. It was found that 1214 bags from No. 5 lower hold were moisture damaged, but the 80 bags shipped in No. 5 'tween deck were undamaged. Plaintiffs claimed against defendants (Shipowner/Time Charterer), alleging that cocoa was shipped with high moisture content. When investigating the source of the moisture, there was considerable evidence as it was from the ship's ventilation system. But, there was another possibility that the moisture was emanating from the cargo of logs, and finally it also might be from cocoa itself. Analyzing other relevant circumstances it was obvious that the voyage was an ordinary voyage, on which nothing specially happened, save bad weather between Oct. 4 and Oct. 7 on route between Southern Spain and North-West France, clearly a normal hazard of an autumn voyage from West Africa to North-West Europe. Furthermore, the vessel was both seaworthy and cargo worthy, and her officers and crew were, both competent and careful. The defendants have shown on a balance of probabilities that the source of the water which damaged the cocoa in No. 5 lower hold, was

⁴² [1985] Vol. 1. Lloyd's Law Report 556

that cocoa itself. The Court (at this level) was inclined to the same opinion that **the cargo of cocoa was damaged by the moisture contained in the cocoa itself, consequently, the carrier** (Ship owner either the Time charterer) **could be exonerated from the liability for the damage, as the damage resulted from the inherent defect, quality or vice of goods.** There was a useful practical result from the case concerning the carriage of cocoa in the future, namely it would not be enough to accept it for carriage in “apparently” good condition, but its moisture content should be determined prior to acceptance.⁴³

8. CONCLUSION

Many states are still loyal to the *Hague Rules* cult, some keep their national interests under their national law, while the confidence in the *Hamburg Rules* is weakened, even more after adopting of more contemporary *Rotterdam rules*. The aim of the *Rotterdam Rules* is to achieve the uniformity of the international law on carriage of goods (wholly or partly) by sea, as the previous international legal instruments did not achieve the expected result in the field, although the *Hamburg Rules* were accepted by a large number of states. *Rotterdam Rules* kept the institute of excepted perils (to the contrary of *Hamburg Rules*), but the cases provided for as exceptions have been modernized in style, providing for up-to-date ones, for example piracy. The *Hague Rules*, which have already been referred to as the “symbol of tradition”, are mostly accepted, as they are designed to reconcile differences in interests between carriers and users of their services. As practice has proved that even these rules are ambiguous, *the Visby Rules* and the *SDR Protocol* have all been made to clarify them. With reference to the institute of excepted perils, Croatian legislation has consistently followed the provisions of *Hague Rules* introducing certain minor changes. Great contribution to solve contradictions concerning the institute of excepted perils in practice has been given through numerous judgments by the Courts, dealing with shipping cases in different systems of justice. It should be expected the Court judgments will continue to contribute to achieving higher uniformity in international legal practice on the issue of institute of “excepted perils of the sea”.

⁴³ [1967] Vol. 1. Lloyd's Law Report 47

Dr. sc. NINA PERKO, ravnateljica Uprave pomorstva
Ministarstva mora, prometa i infrastrukture Republike Hrvatske
MIROSLAV GRGIĆ, mag iur.,
viši inspektor specijalist Uprave sigurnosti plovidbe
Ministarstva mora, prometa i infrastrukture Republike Hrvatske

NAPUŠTENI POMORSKI OBJEKTI OSTAVLJENI NA KOPNENOM DIJELU POMORSKOG DOBRA

UDK: 347.799.2:656.045
Stručni članak / Professional paper

Tema ovoga rada je analiza napuštenih pomorskih objekata koji su ostavljeni na kopnenom dijelu pomorskog dobra. Autori posebno opisuju postupanje lučkih kapetanija po zahtjevima radi priznanja statusa poštenog nalaznika u odnosu na napuštene pomorske objekte ostavljene na kopnenim dijelovima pomorskog dobra kojima upravljaju podnositelji zahtjeva.

1. Uvod

Rezultat istraživanja koji je svojevremeno proveden u okviru znanstvenoistraživačkog projekta Jadranskog zavoda Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti pod nazivom *Razvoj suvremenog pravnog i osigurateljnog režima za hrvatske marine – unapređenje konkurentnosti, sigurnosti, sigurnosne zaštite i zaštite morskog okoliša (DELICROMAR)*¹ ukazao je da se velika većina luka posebne namjene – luka nautičkog turizma (dalje u tekstu: marine) u Hrvatskoj susreće s problemom tzv. napuštenih pomorskih objekata koji u marinama propadaju na suhom ili morskom vezu uslijed protoka vremena, utjecaja atmosferilija i nebrige o njima, a čiji su vlasnici tijekom vremena postali nepoznati ili nedostupni.²

¹ U okviru projekta DELICROMAR metodom upitnika i intervjua provedeno je istraživanje u 35 hrvatskih marina, čime je obuhvaćeno 12 koncesionara marina u Hrvatskoj. Također, intervjuiran je i određen broj marina u Crnoj Gori, Sloveniji, Španjolskoj, Italiji i Malti te je zaključeno da se svi oni susreću s problemom napuštenih plovila koja propadaju u marinama, čiji su vlasnici tijekom vremena postali nepoznati ili nedostupni.

² Opširnije Adriana Vincenca Padovan – Vesna Skorupan Wolf: *Zakonska rješenja de lege ferenda za napuštena plovila u marinama*, Zbornik radova „Pravni okvir za luke nautičkog turizma“, HAZU, Zagreb, 2018., str. 137. – 164.

Većina od napuštenih plovnih objekata (plovila)³ izvučena je na kopneni dio pomorskog dobra kojim upravljaju koncesionari marina, zbog čega zauzimaju prostor suhog vezanamijenjenog komercijalnoj upotrebi, zbog čega marine trpe ozbiljnu gospodarsku štetu obzirom da se mahom radi o plovilima čiji vez nitko ne plaća, čiji su ugovori o vezu istekli ili su raskinuti zbog neplaćanja, a o samim plovilima nitko ne vodu brigu te su prepuštena propadanju.

Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, uočavajući širinu ovog problema, na inicijativu Udruženja marina pri Hrvatskoj gospodarskoj komori i temeljem znanstvene podloge Jadranskog zavoda Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti, pristupilo je 2019. godine izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika, koji je rezultirao stvaranjem novog pravnog okvira za rješavanja problema napuštenih pomorskih objekata ostavljenih na kopnenom dijelu pomorskog dobra.

2. Rješenja *de lege lata*

Odredbe članka 840.č do 840.i PZ-a kojima se uređuje vađenje podrtina, uz smislenu primjenu odredbe članka 840.b stavka 3. PZ-a, odgovarajuće se primjenjuju i na napuštene pomorske objekte ostavljene na kopnenom dijelu pomorskog dobra.

Iako se odredbe o vađenju podrtine primjenjuju i na napuštene pomorske objekte ostavljene na kopnenom dijelu pomorskog dobra, važno je naglasiti razliku između pojma „*podrtine*“ i pojma „*pomorskog objekta ostavljenog na kopnenom dijelu pomorskog dobra*“, obzirom da se radi o potpuno različitim pojmovima koji međusobno ni na koji način nisu povezani, osim što je člankom 840.b stavkom 3. PZ-a određeno da se na pomorske objekte ostavljene na kopnenom dijelu pomorskog dobra na odgovarajući način primjenjuju odredbe PZ-a.

Pojam „*podrtina*“ određen je člankom 840.a stavkom 1. PZ-a kojim je propisano da podrtina nastala nakon pomorske nesreće, u nastavku podrtina, jest:

- a) potonuli ili nasukani plovni ili plutajući objekt, ili
- b) bilo koji dio potonulog ili nasukanog plovnog ili plutajućeg objekta, uključujući svaki predmet koji se nalazi ili se nalazio na tom objektu, ili
- c) svaki predmet koji je nestao u moru s plovnog ili plutajućeg objekta i koji je nasukan, potonuo ili ostavljen da pluta, ili

³ Pod pojmom plovilo za potrebe ovog rada podrazumijevamo brodicu ili jahtu kako su definirane Pomorskim zakonikom (Narodne novine br. 181/2004, 76/2007, 146/2008, 61/2011, 56/2013, 26/2015 i 17/2019, dalje u tekstu - PZ), o plovnim objektima (plovilima) vidi Dragan Bolanča: *Prometno pravo Republike Hrvatske*, Pravni fakultet, Split, 2016., str. 64. i dalje.

- d) plovni ili plutajući objekt koji će uskoro potonuti ili se nasukati, ili se to opravdano može očekivati, ako još nisu poduzete učinkovite mjere radi pomoći tom objektu ili drugoj ugroženoj imovini
- e) pojam podrtina ne odnosi se na plutajuće platforme koje su u vrijeme pomorske nesreće bile postavljene za istraživanje ili eksploataciju podmorja
- f) pojam podrtina odnosi se na plovne i plutajuće objekte dok su u gradnji.

Dakle, iz zakonske definicije pojma „*podrtina*“ proizlazi da je događaj pomorske nesreće osnovni preduvjet da bi neki plovni ili plutajući objekt mogao biti podrtina, iz čega neminovno proizlazi zaključak da ako nema pomorske nesreće, da tada nema niti podrtine.

Sukladno navedenom, obično loše stanje pomorskih objekata ostavljenih na kopnenom dijelu pomorskog dobra, koje je uzrokovano nebrigom i utjecajem atmosferilija kojima su izloženi kroz duže vremensko razdoblje, nema nikakve veze s pojmom „*podrtina*“ onako kako je taj pojam definiran člankom 840.a stavkom 1. PZ-a, obzirom da uzrok takvog stanja nije događaj pomorske nesreće iz članka 840.a stavka 3. PZ-a, kojim je propisano da je „*pomorska nesreća 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 opasnost od nastanka materijalne štete na plovnom odnosno plutajućem objektu ili njegovu teretu*“.

S druge strane „*pomorski objekti ostavljeni na kopnenom dijelu pomorskog dobra*“ nisu podrtine u smislu članka 840.a stavka 1. PZ-a. To što se na njih smisleno primjenjuju odredbe PZ-a kojima je uređeno vađenje podrtina, nipošto ne znači da su i oni sami podrtine u smislu članka 840.a stavka 1. PZ-a.

Isto tako, ne može se svaki pomorski objekt koji je izvučen na kopneni dio pomorskog dobra, smatrati „*pomorskim objektom ostavljenim na kopnenom dijelu pomorskog dobra*“, nego će sukladno članku 840.d stavku 4. PZ-a, to postati tek onda ukoliko ga vlasnik ili druga ovlaštena osobe ne preuzme u roku od 30 dana, računajući od dana kada ga je nadležno tijelo koje upravlja tim dijelom pomorskog dobra, pisanim putem pozvalo da preuzme taj pomorski objekt, odnosno kada nadležno tijelo koje upravlja tim dijelom pomorskog dobra utvrdi da je vlasnik ili druga ovlaštena osoba tog pomorskog objekta nepoznata ili nedostupna te o tome obavijesti nadležnu lučku kapetaniju.

Za razumijevanje pojma „*ovlaštena osoba*“, od značaja je članak 840.a stavak 8. PZ-a, kojim je propisano da je „*ovlaštena osoba svaka osoba koja je vlasnik potonule stvari odnosno podrtine ili ima kakvo drugo pravo na temelju kojeg je ovlaštena raspolagati tom stvari, odnosno podrtinom. Posebno u odnosu na podrtinu, ovlaštena osoba je bilo koja pravna ili fizička osoba, kao što je poslovođa ili zakupoprimalac,*

koja je od vlasnika preuzela odgovornost za upravljanje plovnom odnosno plutajućim objektom i koja je preuzimanjem te odgovornosti preuzela sve obveze i odgovornosti kompanije kako je definirana u članku 5. stavku 1. točki 33. Pomorskog zakonika“.

Pojam „pošteni nalaznik“ definiran je člankom 840.a stavkom 1. točkom 9. PZ-a, kojim je propisano da je „pošteni nalaznik osoba koja je pronašla podrtinu ili potonulu stvar koja je napuštena, ili izgubljena, ili joj je vlasnik nepoznat, ili je ovlaštena osoba ne namjerava vaditi, te je pronalazak prijavila i poduzela vađenje postupajući sukladno odredbama članka 840.d i 840.dž PZ-a. Pošteni nalaznik može biti i tijelo koje upravlja pomorskim dobrom na čijem području se nalazi podrtina ili potonula stvar“.

Smislenom primjenom odredbe članka 840.b stavka 3. PZ-a, pojmovi „ovlaštena osoba“ i „pošteni nalaznik“ odgovarajuće se primjenjuje i na pomorske objekte ostavljene na kopnenom dijelu pomorskog dobra.

Iz odredbe članka 840.d stavka 2. i 4., također uz primjenu odredbe članka 840.b. stavka 3. PZ-a, proizlazi da ovlaštena osoba ne namjerava preuzeti pomorski objekt ostavljen na kopnenom dijelu pomorskog dobra, ako ga ne preuzme u roku od 30 dana od dana kada ju je nadležno tijelo koje upravlja pomorskim dobrom pisanim putem pozvalo da ga preuzme, odnosno od dana kada je to tijelo utvrdilo da je ovlaštena osoba nepoznata ili nedostupna te o tome obavijestilo nadležnu lučku kapetaniju.

3. Ispitni postupak za priznanje statusa poštenog nalaznika

Uzimajući u obzir zakonsku definiciju poštenog nalaznika, određenu člankom 840.a stavkom 9. PZ-a, u upravnom postupku za priznanje tog statusa potrebno je minimalno utvrditi radi li se u konkretnom slučaju o napuštenom ili izgubljenom pomorskom objektu koji je ostavljen na kopnenom dijelu pomorskog dobra, ima li taj pomorski objekt poznatog vlasnika ili mu je vlasnik nepoznat, te utvrditi namjerava li vlasnik ili druga ovlaštena osoba preuzeti pomorski objekt koji je ostavljen na kopnenom dijelu pomorskog dobra, a zbog razloga utvrđenih člankom 840.dž stavkom 4. i članka 840.e stavkom 1. PZ-a, neophodno je provesti vještačenje stanja i vrijednosti pomorskog objekta u odnosu na kojeg je postavljen zahtjev za priznanje statusa poštenog nalaznika.

Također, uzimajući u obzir odredbu članka 4. *Zakona o općem upravnom postupku*⁴ kojom je određeno tko je sve stranka u upravnom postupku, nesporno proizlazi da je pored podnositelja zahtjeva za priznanjem statusa poštenog nalaznika, stranka u postupku i poznati ili nepoznati vlasnik predmetnog

⁴ Vidi „Narodne novine, br. 47/2009, dalje u tekstu – ZUP.

pomorskog objekta ili druga ovlaštena osoba iz članka 840.a stavka 8. PZ-a, koju je potrebno pozvati na sudjelovanje u tom postupku radi zaštite njenih prava i pravnih interesa.

Ako je lučkoj kapetaniji koja vodi upravni postupak nepoznat vlasnik pomorskog objekta u odnosu na kojeg podnositelj zahtjeva traži priznanje statusa poštenog nalaznika, ili ako su njegov identitet i adresa poznati, ali se ne nalazi na području Republike Hrvatske, a na zahtjev službene osobe u za to ostavljenom roku ne odredi osobu ovlaštenu za svoje zastupanje, službena osoba koja vodi postupak dužna je takvoj stanci odrediti privremenog zastupnika sukladno odredbi članka 34. ZUP-a. Obzirom da se mahom radi o plovilima čiji su vlasnici nepoznati ili nedostupni, gotovo u pravilu će službena osoba u svakom takvom postupku biti dužna imenovani privremenog zastupnika.

Valja istaknuti da je u dosadašnjoj praksi rješavanja zahtjeva za priznanje statusa poštenog nalaznika, zamijećeno da razlozi napuštanja i ostavljanja plovila na brigu marini mogu biti razni: od smrti vlasnika plovila, brisanja iz sudskog registra (npr. stečaja i sl.), gubitka interesa vlasnika za daljnjom uporabom plovila male tržišne vrijednosti, velike starosti plovila ili oštećenja i posljedično njegova lošeg stanja, nerazriješenih imovinskih odnosa među razvedenim supružnicima, itd.

U svakom od tih slučajeva, službena osoba koja vodi postupak radi priznanja statusa poštenog nalaznika, dužna je sukladno članku 8. ZUP-a utvrditi pravo stanje stvari te je dužna u tu svrhu utvrditi sve činjenice i okolnosti koje su bitne za zakonito i pravilno rješavanje upravne stvari, pazeći pritom na odredbu članka 6. stavka 3. ZUP-a, da strankama omogući što lakšu zaštitu i ostvarivanje njihovih prava, vodeći pri tome računa da ostvarivanje tih prava ne bude na štetu prava trećih osoba i/ili protivno javnom interesu.

Tako npr. ako se radi o preminulom vlasniku plovila, valja istaknuti da preminula osoba ne može biti nositelj prava vlasništva, obzirom da je člankom 1. stavkom 1. *Zakona o vlasništvu i drugim stvarnim pravima*⁵ propisano je da nositelj prava vlasništva može biti svaka fizička i pravna osobe, iz čega je razvidno da umrle osobe ne mogu biti nositelji prava vlasništva obzirom da su smrću izgubile svoju pravnu osobnost. Ako još k tome iza preminulog nije provedena ostavinska rasprava, tada je prilikom vođenja postupka potrebno uzeti u obzir da je člankom 234. *Zakona o nasljeđivanju*⁶, propisano postupanje s naknadno pronađenom imovinom, pa je tako stavkom 3. tog članka propisano da ako prije nije bila vođena ostavinska rasprava, a pronađene su pokretne ili s njima izjednačena

⁵ Vidi „Narodne novine“, br. 91/96, 68/98, 137/99, 22/00, 73/00, 129/00, 114/01, 79/06, 141/06, 146/08, 38/09, 153/09, 143/12, 152/14.

⁶ Vidi „Narodne novine“, br. 48/03, 163/03, 35/05, 127/13, 33/15, 14/19.

prava, sud će provesti raspravu samo na zahtjev zainteresiranih osoba. Obzirom da u takvom slučaju lučkoj kapetaniji nije poznat identitet zainteresiranih osoba koje bi mogle pokrenuti postupak ostavinske rasprave u odnosu na naknadno pronađenu imovinu ostalu iza pokojnika, a kamoli identitet osobe kojoj bi nakon tako provedene ostavinske rasprave predmetnoplavilo moglo biti dodijeljeno u vlasništvo kao nasljedniku, lučka kapetanija je dužna postupati kao da se radi o plovilu čiji je vlasnik nepoznat te takvom vlasniku imenovati privremenog zastupnika sukladno članku 34. stavku 3. ZUP-a, a koji bi u postupku radi priznanja statusa poštenog nalaznika mogao zastupati njegova prava i pravne interese. Općenito, člankom 34. ZUP-a propisano je da se privremeni zastupnik mora odrediti i poznatoj stranci u postupku, čije prebivalište, boravište ili sjedište nije poznato, kao i onoj čiji su identitet i adresa poznati, ali se ne nalazi na području Republike Hrvatske, ako na zahtjev službene osobe u za to ostavljenom roku ne odredi osobu ovlaštenu za zastupanje. Kada se pri tome uzme u obzir definicija stranke u upravnom postupku, kako je propisana člankom 4. stavkom 1. ZUP-a, onda je nesporno da je stranka u postupku svaka fizička i pravna osoba na čiji je zahtjev postupak pokrenut, protiv koje se vodi postupak ili koja radi zaštite svojih prava i pravnih interesa ima pravo sudjelovati u postupku, a upravo poznati ili nepoznati vlasnik pomorskog objekta u odnosu na kojeg se traži priznanje statusa poštenog nalaznika, predstavlja stranku koja radi zaštite svojih prava i pravnih interesa ima pravo u tom postupku sudjelovati.

Ako se pak tijekom ispitnog postupka, uvidom u sudski registar, utvrdi da ja posljednje poznati vlasnik plovila odlukom nadležnog trgovačkog suda brisan iz sudskog registra, jer tri godine za redom nije objavio svoja financijska izvješća, valja istaknuti da trgovačko društvo koje je prestalo postojati i koje je brisano iz sudskog registra, ne može biti nositelj prava vlasništva isto kao što to ne može biti niti umrla osoba. Također, valja istaknuti da je člankom 367. stavkom 2. *Zakona o trgovačkim društvima*⁷ propisano da će „(...) registarski sud brisati društvo iz sudskog registra po službenoj dužnosti ako ono tri godine po redu ne postupi po zakonskoj obvezi da objavi svoja godišnja financijska izvješća s propisanom dokumentacijom, kada je zakonom propisana obveza objavljivanja tih izvješća, niti ih dostavi sudu u roku od 6 mjeseci nakon što mu sud priopći nakanu da će ga brisati iz sudskog registra, a društvo u tom roku ne učini vjerojatnim da ima imovinu. Likvidacija društva se ne provodi, a društvo prestaje brisanjem iz sudskog registra. Pokaže li se nakon brisanja društva iz sudskog registra da ono ima imovinu koju bi trebalo podijeliti, provodi se likvidacija imovine društva. Likvidatore na prijedlog zainteresiranih osoba imenuje sud“. Obzirom na razlog zbog koje je takvo

⁷ Vidi „Narodne novine“, br. 111/93, 34/99, 121/99, 52/00, 118/03, 107/07, 146/08, 137/09, 125/11, 152/11, 111/12, 68/13, 110/15, 40/19).

trgovačko društvo brisano iz sudskog registra, bez provođenja likvidacijskog postupka te s obzirom da lučkoj kapetaniji nije poznat identitet zainteresiranih osoba koje bi imale pravo od suda tražiti imenovanje likvidatora u odnosu na plovilo koje je predmet postupka za priznanje statusa poštenog nalaznika, kao naknadno pronađenoj imovini ostaloj iza takvog trgovačkog društva, a kamoli identitet osobe kojoj bi nakon provedenog likvidacijskog postupka bilo dodijeljeno u vlasništvo predmetnog plovila, to je potrebno sukladno članku 34. stavku 3. ZUP-a, imenovati privremenog zastupnika nepoznatom vlasniku predmetnog plovila, koji bi u postupku radi priznanja statusa poštenog nalaznika mogao zastupati njegova prava i pravne interese.

Međutim, ako se tijekom ispitnog postupka, uvidom u sudski registar, utvrdi da je posljednje poznati vlasnik plovila u odnosu na kojeg se vodi postupak radi priznanja poštenog nalaznika, brisan iz sudskog registra nakon provedenog stečajnog postupka, valja istaknuti da je člankom 289. *Stečajnog zakona*⁸ propisano da će stečajni sud na prijedlog stečajnog upravitelja, kojeg od stečajnih vjerovnika ili po službenoj dužnosti odrediti nastavljanje stečajnog postupka radi naknadne diobe ako se nakon završnoga ročišta pronađe imovina koja ulazi u stečajnu masu (čl. 289. st. 1. toč. 3), da će nastavljanje postupka radi naknadne diobe sud odrediti bez obzira na to je li postupak bio zaključen (čl. 289. st. 2.), da sud može odustati od određivanja nastavljanja postupka radi naknadne diobe, te iznos koji stoji na raspolaganju vjerovnicima ili pronađeni predmet prepustiti dužniku pojedincu, ako to smatra primjerenim s obzirom na neznatnost iznosa ili malu vrijednost predmeta te troškove nastavljanja postupka radi naknadne diobe (čl. 289. st. 3.), da naknadno pronađeni predmet čini stečajnu masu na koju se na odgovarajući način primjenjuju odredbe *Stečajnog zakona* koje se odnose na stečajnog dužnika, da se u ime te stečajne mase mogu voditi sporovi, da je stečajna masa nositelj prava vlasništva i drugih prava (čl. 289. st. 4.), da se upisuje u sudski registar (čl. 289. st. 5.), te da će nakon provedbe naknadne diobe sud donijeti rješenje o zaključenju stečajnog postupka (čl. 289. st. 7.). Sukladno navedenom, lučka kapetanija dužna je ispitati i provjeriti hoće li stečajni upravitelj podnijeti prijedlog sudu za nastavkom stečajnog postupka zbog diobe naknadno pronađene imovine ili će sud po službenoj dužnosti odlučiti o nastavku stečajnog postupka radi diobe pronađene imovine i upisa stečajne mase u sudski registar, te pozvati stečajnog upravitelja i sud da je u razumnom roku, npr. 30 dana, obavijeste o svojoj odluci. Ako bi Sud odlučio nastaviti sa stečajnim postupkom, odnosno ako odluči upisati stečajnu masu u sudski registar, tada je lučka kapetanija dužna pozvati stečajnog upravitelja na sudjelovanje u postupku kojeg vodi radi priznanja statusa poštenog nalaznika u

⁸ Vidi „Narodne novine“, br. 71/15, 104/17.

odnosu na plovilo koje čini stečajnu masu. S druge strane, ako bi sud odlučio da neće nastaviti stečajni postupak ili se ogluši o tome odlučiti, ili u razumnom roku ne obavijesti lučku kapetaniju o svojoj odluci, tada je lučka kapetanija dužna u odnosu na predmetnoplovilo, postupati kao prema plovilu čiji je vlasnik nepoznat te takvom vlasniku imenovati privremenog zastupnika sukladno članku 34. ZUP-a, a koji bi u postupku radi priznanja statusa poštenog nalaznika mogao zastupati prava i pravne interese nepoznatog vlasnika brodice.

Nadalje, u ispitnom postupku o priznanju statusa poštenog nalaznika potrebno je utvrditi temeljem koje pravne osnove je pomorski objekt prvotno ostavljen na kopnenom dijelu pomorskog dobra kojim upravlja podnositelj zahtjev (npr. ugovor o vezu, ugovor o popravku i drugim radovima na predmetnom pomorskom objektu i slično), kao i utvrditi nalazi li se pomorski objekt još uvijek tamo temeljem valjanje pravne osnove ili je u međuvremenu taj pravni odnos raskinut. Naime, ako se u ispitnom postupku utvrdi da postoji važeći ugovorni ili drugi slični odnos uspostavljen između podnositelja zahtjeva i vlasnika pomorskog objekta ostavljenog na kopnenom dijelu pomorskog dobra ili druge ovlaštene osobe iz članka 840.a stavka 8. Pomorskog zakonika koji još uvijek traje, odnosno ako se utvrdi da se pomorski objekt tamo nalazi temeljem valjanog pravnog osnova, bez obzira na protek vremena od kada je taj pravni odnos uspostavljen, kao i bez obzira je li vlasnik pomorskog objekta ili druga ovlaštena osoba iz članka 840.a stavka 8. PZ-a u tom razdoblju podmirivala svoje obveze iz tog pravnog odnosa ili ne, tada se takav podnositelj zahtjeva ne može smatrati poštenim nalaznikom u smislu odredbe članka 840.a stavka 9. PZ-a, te u svom zahtjevu mora biti odbijen.

Tek ako se u ispitnom postupku utvrdi da se pomorski objekt nalazi na kopnenom dijelu pomorskog dobra kojim upravlja podnositelj zahtjeva (npr. ovlaštenik koncesije, lučka uprava, ili jedinica lokalne samouprave), bez valjane pravne osnove, odnosno da je podnositelj zahtjeva raskinuo pravni odnos temeljem kojeg je pomorski objekt prvotno ostavljen na kopnenom dijelu pomorskog dobra kojim on upravlja, a da pri tome vlasnik ili druga ovlaštena osoba od trenutka raskida tog pravnog odnosa nije brinula o predmetnom pomorskom objektu te ga je prepustila propadanju, odnosno ako je podnositelj zahtjeva pozvao vlasnika tog pomorskog objekta ili drugu ovlaštenu osobu iz članka 840.a stavka 8. Pomorskog zakonika da ga preuzme, a ovaj to nije učinio u ostavljenom roku, ili kad podnositelj zahtjeva obavijesti lučku kapetaniju da je vlasnik tog pomorskog objekta ili druga ovlaštena osoba iz članka 840.a stavka 8. PZ-a nepoznata ili nedostupna, a da se pomorski objekt tamo nalazi bez valjanog pravnog osnova i prepušten propadanju, tek tada možemo govoriti o pomorskom objektu ostavljenom na kopnenom dijelu pomorskog dobra za

kojeg postoje indicije da je napušten ili izgubljen, a u odnosu na kojeg nadležna lučka kapetanija, nakon provedenog upravnog postupka, može rješenjem priznati status poštenog nalaznika podnositelju zahtjeva, te mu sukladno članku 840.dž stavku 3. PZ-a, u svezi sa stavkom 1. istoga članka, narediti poduzimanje svih razumnih mjera potrebnih za zbrinjavanje i očuvanje pomorskog objekta ostavljenog na kopnenom dijelu pomorskog dobra te njegovo čuvanje za vlasnika, a o tome obavijestiti Ministarstvo radi objave oglasa na internetskim stranicama Ministarstva i u „Narodnim novinama“, kojim će pozvati vlasnika ili drugu ovlaštenu osobu da predmetni pomorski objekt preuzme u roku 15 dana.

Kao što je to već prethodno navedeno, zbog razloga utvrđenih člankom 840.dž stavkom 4. i člankom 840.e stavkom 1. PZ-a, neophodno je provesti vještačenje stanja i vrijednosti pomorskog objekta u odnosu na kojeg je postavljen zahtjev za priznanje statusa poštenog nalaznika, a vještačenjem je potrebno dati odgovor na minimalno ova pitanja:

- a) U kakvom je stanju predmetni pomorski objekt?
- b) Koja je njegova vrijednost obzirom na stanje u kojem se nalazi?
- c) Je li podložan brzom propadanju?
- d) Jesu li troškovi čuvanja i održavanja razmjerni njegovoj vrijednosti?

Nakon što u postupku budu utvrđene sve činjenice bitne za odlučivanje o predmetnoj upravnoj stvari, odnosno nakon što se utvrdi radi li se u konkretnom slučaju o napuštenom ili izgubljenom pomorskom objektu ostavljenom na kopnenom dijelu pomorskog dobra, kojem je vlasnik poznat ili nepoznat, odnosno namjerava li ga vlasnik ili druga ovlaštena osoba preuzeti ili ne, kao i druge bitne činjenice, lučka kapetanija donijet će rješenje kojim će odlučiti o toj upravnoj stvari.

Ukoliko lučka kapetanija prizna podnositelju zahtjeva status poštenog nalaznika, tada mu neće odobriti vađenje tog pomorskog objekta kako je to propisano člankom 840.č stavkom 4. PZ-a, obzirom da se ne radi o potonulom pomorskom objektu (podrtini) nego o pomorskom objektu koji je već izvučen iz mora i nalazi se na kopnenom dijelu pomorskog dobra, već će mu sukladno članku 840.dž stavku 3. PZ-a, u svezi sa stavkom 1. istoga članka, rješenjem narediti poduzimanje svih razumnih mjera potrebnih za zbrinjavanje i očuvanje pomorskog objekta ostavljenog na kopnenom dijelu pomorskog dobra te njegovo čuvanje za vlasnika, a o tome obavijestiti Ministarstvo radi objave oglasa na internetskim stranicama Ministarstva i u „Narodnim novinama“, kojim će pozvati vlasnika ili drugu ovlaštenu osobu da predmetni pomorski objekt preuzme u roku 15 dana.

Ako se u roku od 15 dana od objave oglasa, vlasnik ili druga ovlaštena osoba ne bi javili i dokazali svoje pravo na predmetni pomorski objekt, ili bi ga odbili preuzeti, ili namiriti sve razumne troškove i nalazninu, tada bi taj pomorski objekt *ex lege* postao vlasništvo poštenog nalaznika kod kojeg se do tada nalazio na čuvanju, međutim tek na zahtjev poštenog nalaznika lučka će kapetanija donijeti novo, deklaratorno rješenje, kojim će utvrditi *ex lege* stjecanje vlasništva nad predmetnim pomorskim objektom u korist poštenog nalaznika.

BIBLIOGRAFIJA:

Knjige i članci:

1. Adriana Vincenca Padovan – Vesna Skorupan Wolf: *Zakonska rješenja de lege ferenda za napuštena plovila u marinama*, Zbornik radova „Pravni okvir za luke nautičkog turizma“, HAZU, Zagreb, 2018.
2. Dragan Bolanča: *Prometno pravo Republike Hrvatske*, Pravni fakultet, Split, 2016.

Propisi:

1. Pomorski zakonik („Narodne novine“, br. 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15, 17/19)
2. Zakon o općem upravnom postupku („Narodne novine“, br. 47/2009)
3. Zakon o vlasništvu i drugim stvarnim pravima („Narodne novine“, br. 91/96, 68/98, 137/99, 22/00, 73/00, 129/00, 114/01, 79/06, 141/06, 146/08, 38/09, 153/09, 143/12, 152/14)
4. Zakon o nasljeđivanju („Narodne novine“, br. 48/03, 163/03, 35/05, 127/13, 33/15, 14/19)
5. Zakon o trgovačkim društvima („Narodne novine“, br. 111/93, 34/99, 121/99, 52/00, 118/03, 107/07, 146/08, 137/09, 125/11, 152/11, 111/12, 68/13, 110/15, 40/19)
6. Stečajni zakon („Narodne novine“, br. 71/15, 104/17)

THE ABANDONED MARITIME OBJECTS LEFT ON THE LAND PART OF MARITIME DOMAIN

In this article authors analyze the abandoned maritime objects left on the land part of maritime domain. The authors especially emphasize the procedure of port harbours in case of the claims for the recognition of the honest finder status.

PHOTOS FROM THE 2ND ISCML 2018















