

KONFERENCIJA
NOVI PRAVNI REŽIM ZA MARINE

Modernizacija prava
Knjiga 47

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

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

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

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

ISBN 978-953-347-221-8

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

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

NOVI PRAVNI REŽIM ZA MARINE

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

Uredili

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



Zagreb, 2019.

Prof. dr. sc. Dorotea Ćorić
Sveučilište u Rijeci, Pravni fakultet

IZVANUGOVORNA ODGOVORNOST LUKE NAUTIČKOG TURIZMA U OKVIRU HRVATSKOG ZAKONODAVSTVA*

1. UVODNE NAPOMENE

Pod odgovornošću luke nautičkog turizma podrazumijevamo odgovornost fizičke ili pravne osobe koja posluje i pruža turističke i druge usluge u nautičkom turizmu te upravlja lukom nautičkog turizma. Za razliku od ugovorne odgovornosti luke nautičkog turizma koja obuhvaća odgovornost prema korisnicima djelatnosti i usluga koje luka pruža,¹ izvanugovorna odgovornost obuhvaća odgovornost prema trećima i to za štete u slučaju smrti, ozljede ili oštećenja zdravlja trećih osoba, za štete na njihovoj imovini te štete zbog onečišćenja. Prouzročenje štete samo je jedan od oblika izvanugovorne obveze.² Nastaje kao posljedica ljudske radnje ili propusta za koje nije bitno očitovanje volje, već je samom činjenicom nastanka štete nastao obveznopravni odnos odgovornosti za štetu. Je li štetnik

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

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

2 Prouzročenje štete – čl. 1045. – 1110. Zakona o obveznim odnosima, Narodne novine br. 35/2005, 41/2008, 125/2011, 78/2015, 29/2018 (u nastavku: ZOO). Uz prouzročenje štete, ZOO poznaje sljedeće oblike nastanka izvanugovorne obveze – stjecanje bez osnove (čl. 1111. – 1120. ZOO-a), poslovodstvo bez naloga (čl. 1121. – 1129. ZOO-a), javno obećanje nagrade (čl. 1130. – 1134. ZOO-a), vrijednosni papiri (čl. 1135. – 1162. ZOO-a). Više o izvanugovornim odnosima v. Klarić, P.; Vedriš, M., *Građansko pravo – Opći dio, Stvarno pravo, obvezno pravo i nasljedno pravo*, X. izdanje, Narodne novine, Zagreb, 2006., *Obvezni odnosi – Poglavlje XXVI (Izvanugovorni odnosi) i XXVII (Odgovornost za štetu)*.

htio zasnovati obveznopravni odnos nije bitno. Svrha je izvanugovornog odnosa odgovornosti za štetu zaštita imovine i pravne osobnosti trećih.

Hrvatski pravni okvir unutar kojeg se regulira djelatnost nautičkog turizma ne sadrži posebna rješenja ili poseban režim izvanugovorne odgovornosti luke nautičkog turizma. Odgovornost luke nautičkog turizma prvenstveno će se procjenjivati prema općim pravilima odštetnog prava iz ZOO-a. Pomorskopravni propisi primjenjuju se isključivo na odgovornost za štetu koju brod ili drugi plovni objekti (jahte i brodice) prouzroče osobama u moru, imovini izvan broda i morskom okolišu.³ ZOO propisuje subjektivnu odgovornost kao pravilo, a objektivnu odgovornost kao izuzetak. Pravila o objektivnoj odgovornosti primjenjuju se na štete od opasnih stvari ili djelatnosti ili kada je to posebno propisano. Međutim, ZOO nije definirao koje se stvari ili djelatnosti smatraju opasnim, već je to prepustio sudskoj praksi. To znači da se u postupku utvrđivanja odgovornosti luke nautičkog turizma ne zna hoće li luka odgovarati na temelju subjektivne ili objektivne odgovornosti sve dok sud ne izvrši kvalifikaciju smatra li se neka stvar ili djelatnost u luci opasnom, što svakako ne pridonosi pravnoj sigurnosti. Pored toga, utvrđivanje odgovornosti luke nautičkog turizma zahtijeva dobro poznavanje niza pravila kojima se regulira pravni status, osnivanje, vrste i podjela luka nautičkog turizma, uvjeti kojima pojedine nautičke luke trebaju udovoljiti, red u lukama te, posebno, uvjeti pružanja turističkih i drugih usluga u nautičkom turizmu. Riječ je o pravilima, standardima i uvjetima propisanim čitavim nizom zakona i podzakonskih akata pretežno upravnopravne naravi, koji se, k tome, često mijenjaju.⁴ Pitanje ispunjava li luka pojedine standarde i uvjete predviđene spomenutim propisima ili, pak, važećim ugovorom o koncesiji u konkretnom slučaju može biti presudno za ocjenu građanskopravne odgovornosti luke nautičkog turizma za štetu. Konačno, pojedine usluge kao i poslove iz djelatnosti nautičkog turizma uz ovlaštenika koncesije luke nautičkog turizma često obavljaju i različiti

3 Više o oblicima izvanugovorne odgovornosti koje propisuje Pomorski zakonik i primjeni tih pravila na štetu koju prouzroči jahta ili brodice v. Čorić, D., Primjena odredbi Pomorskog zakonika o izvanugovornoj odgovornosti vlasnika broda i brodaru na jahte i brodice, *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, vol. 52, br. 172, 2013., str. 131-149.

4 U tom smislu, najvažniji propisi su Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama, Narodne novine br. 158/2003, 100/2004, 141/2006, 38/2009, 123/2011, 56/2016 (u nastavku: ZPDML); Pomorski zakonik, Narodne novine br. 181/2004, 76/2007, 146/2008, 61/2011, 56/2013, 26/2015 (u nastavku: PZ); Zakon o pružanju usluga u turizmu, Narodne novine br. 130/2017 (u nastavku: ZPUT); Pravilnik o uvjetima i načinu održavanja reda u lukama i na ostalim dijelovima unutrašnjih morskih voda i teritorijalnog mora Republike Hrvatske, Narodne novine br. 90/2005, 10/2008, 155/2008, 127/2010; Uredba o uvjetima kojima moraju udovoljavati luke, Narodne novine br. 110/2004; Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma, Narodne novine br. 72/2008.

pravni subjekti putem instituta potkoncesije i podugovaranja, pa se nužno nameće pitanje i njihove odgovornosti prema trećima. S obzirom na navedeno, postupak procjene izvanugovorne odgovornosti luke nautičkog turizma u okviru hrvatskog prava nedvojbeno predstavlja vrlo složeno pravno pitanje.

2. POJAM I VRSTE LUKA NAUTIČKOG TURIZMA

Na temelju čl. 80. ZPDML-a luke nautičkog turizma spadaju u tzv. luke posebne namjene koje se određuju odlukom o koncesiji. ZPDML definira luke posebne namjene kao luke u posebnoj upotrebi ili gospodarskom korištenju pravnih ili fizičkih osoba te ih razvrstava prema djelatnostima koje se u njima obavljaju (industrijske luke, vojne luke i slične). Prema čl. 10. Uredbe o razvrstaju luka otvorenih za javni promet i luka posebne namjene, luka nautičkog turizma je luka koja služi za prihvat i smještaj plovila te je opremljena za pružanje usluga korisnicima i plovilima. U poslovnom, građevinskom i funkcionalnom pogledu čini jedinstvenu cjelinu.⁵ Luke nautičkog turizma kao luke posebne namjene moraju ispuniti uvjete iz Uredbe o uvjetima kojima moraju udovoljavati luke i to opće uvjete propisane za sve luke, te dodatne uvjete propisane za luke posebne namjene otvorene za domaći promet kao i one otvorene za međunarodni promet.⁶ Pored toga, nautičke luke kao luke posebne namjene moraju ispuniti i uvjete propisane posebnim propisima. Tu prvenstveno ističemo odredbe ZPDML-a kojima se propisuje red na pomorskom dobru kao i odredbe PZ-a koje se odnose na sigurnost plovidbe i sprječavanje onečišćenja mora (v. *infra* toč. 5.).⁷

Vrste luka nautičkog turizma prema vrsti objekata i usluga određene su posebnim propisom kojim se regulira kategorizacija luka nautičkog turizma – Pravilnikom o razvrstaju i kategorizaciji luka nautičkog turizma. Prema čl. 1. navedenog Pravilnika, luka nautičkog turizma je poslovno funkcionalna cjelina u kojoj pravna ili fizička osoba posluje i pruža turističke usluge u nautičkom turizmu te druge usluge u funkciji turističke potrošnje (trgovačke, ugostiteljske i dr.). Razvrstavaju

5 Uredba o razvrstaju luka otvorenih za javni promet i luka posebne namjene, Narodne novine br. 110/2004. Luke nautičkog turizma kao luke posebne namjene razvrstavaju se i prema veličini i značaju za Republiku Hrvatsku pa mogu biti luke od značaja za RH (luke koje imaju kapacitet 200 vezova u moru i veći) i luke od županijskog značaja (luke koje imaju kapacitet do 200 vezova u moru). Za razliku od luka otvorenih za javni promet ZPDML, kao i Uredba o razvrstaju luka, ne poznaju luke posebne namjene lokalnog značaja.

6 Uredba o razvrstaju luka otvorenih za javni promet i luka posebne namjene, v. čl. 3. Uredbe (temeljni uvjeti za sve luke) te dodatne uvjete iz čl. 7. za luke posebne namjene otvorene za međunarodni promet i čl. 9. za luke posebne namjene otvorene za domaći promet.

7 Pomorski zakonik, Dio III, Glava III. PZ-a – Luke i ostali dijelovi unutarnjih morskih voda, čl. 56. – 60. Isto tako, čl. 86. – 93. ZPDML-a.

se u sljedeće vrste: sidrište, odlagalište plovnih objekata, suha marina i marina. *Sidrište* je dio morskog ili vodenog prostora podobnog za sidrenje plovnih objekata opremljeno napravama za sigurno sidrenje. *Odlagalište plovnih objekata* je dio kopna ograđen i uređen za pružanje usluga odlaganja plovnih objekata na suhom te pružanje usluga transporta, spuštanja u vodu i dizanja iz vode plovnog objekta. U navedenoj vrsti ne mogu boraviti turisti i ne može se obavljati priprema plovnog objekta za plovidbu. *Suha marina* je dio kopna ograđen i uređen za pružanje usluge skladištenja plovnih objekata na suhom te pružanje usluge transporta, spuštanja u vodu i dizanja iz vode plovnog objekta. U navedenoj vrsti mogu boraviti turisti i može se obavljati priprema plovnog objekta za plovidbu te se mogu pružati usluge pića i prehrane. I na kraju, najprepoznatljivija luka nautičkog turizma – *marina* definira se kao dio vodenog prostora i obale izgrađen i uređen za pružanje usluge veza, smještaja turista u plovnim objektima te ostalih usluga sukladno Pravilniku. Na temelju navedene podjele možemo uočiti da se u marinama, za razliku od ostalih luka nautičkog turizma (sidrišta i odlagališta plovnih objekata), uz pružanje usluge veza i čuvanja plovnih objekata, pružaju i druge uobičajene usluge turistima nautičarima (ugostiteljske, smještajne, trgovačke i dr.). Isto tako, dvojbeno je mogu li se sidrišta i odlagališta plovnih objekata pa i suhe marine podvesti pod pravni pojam morske luke.⁸ U tom pravcu, novi ZPUT razlikuje marine kao luke nautičkog turizma od drugih objekata koji služe za pružanje usluga veza i smještaja plovnih objekata. Naime, u čl. 86. ZPUT navodi da se nautičke usluge pružaju u lukama nautičkog turizma – marinama i drugim objektima za pružanje usluga veza i smještaja plovnih objekata – nautičkom sidrištu, suhoj marini, odlagalištu plovila te plovnim objektima. Za usporedbu, ZPUT iz 2007. u čl. 46. navodio je da se nautičke usluge pružaju u lukama nautičkog turizma i plovnim objektima.⁹ S obzirom na navedeno, a imajući u vidu i obim djelatnosti koje se u njima obavljaju, kao i mogućnost boravka korisnika i trećih, izvanugovorna odgovornost luke nautičkog turizma, prvenstveno uključuje odgovornost marine. Nadalje, čl. 11. Pravilnika propisuje da luka nautičkog turizma mora biti uređena i opremljena tako da omogućava nesmetano i sigurno kretanje turista i osoblja, nesmetan prijevoz i prijenos stvari te odgovarajuće čuvanje robe, hrane i pića. Isto tako, uređaji i oprema u luci nautičkog turizma

8 Definicija luke iz čl. 5. st. 1. toč. 45. PZ-a: Luka je morski i s morem neposredno povezani kopneni prostor s izgrađenim i neizgrađenim obalama, lukobranima, uređajima, postrojenjima i drugim objektima namijenjenim za pristajanje, sidrenje i zaštitu brodova, jahti i brodica, ukrcaj i iskrcaj putnika i robe, uskladištenje i drugo manipuliranje robom, proizvodnju, oplemenjivanje i doradu robe te ostale gospodarske djelatnosti koje su s tim djelatnostima u međusobnoj ekonomskoj, prometnoj i tehnološkoj svezi.

9 Zakon o pružanju usluga u turizmu, Narodne novine br. 68/2007, 88/2010, 30/2014, 89/2014, 152/2014.

trebaju biti stalno u funkcionalnom stanju i bez oštećenja te luka treba ispunjavati uvjete glede infrastrukture i prihvata otpada. Pravilnik sadrži posebne priloge s dodatnim uvjetima za svaku luku nautičkog turizma.¹⁰

3. OSNIVANJE LUKE NAUTIČKOG TURIZMA

S obzirom na to da luke, pa tako i luke nautičkog turizma, imaju status pomorskog dobra do njihova osnivanja i korištenja može doći isključivo dodjelom koncesije. Materija koncesija na pomorskom dobru, uz ZPDML i Uredbu o postupku davanja koncesije na pomorskom dobru, uređena je i općim Zakonom o koncesijama.¹¹ Svrha ZOK-a donesenog nakon ZPDML-a bila je pružiti opći zakonodavni okvir u materiji koncesija, dok su se posebnosti koncesioniranja određenih dobara, usluga ili djelatnosti trebale urediti posebnim zakonima. Problem je nastao jer se ZPDML, kao poseban zakon koji, *inter alia*, uređuje pitanje koncesija na pomorskom dobru, iako je trebao, nije uskladio sa ZOK-om, što u praksi dovodi do dvojbi glede njihova odnosa i primjene.¹² ZPDML definira koncesiju kao pravo kojim se dio pomorskog dobra djelomično ili u potpunosti isključuje iz opće upotrebe i daje na posebnu upotrebu ili gospodarsko korištenje fizičkim i pravnim osobama sukladno prostornim planovima.¹³ Na osnovi odluke o koncesiji davatelj koncesije i ovlaštenik koncesije sklapaju ugovor o koncesiji. Nakon sklapanja ugovora proizlaze prava i obveze iz koncesije. Ugovorom o koncesiji, u skladu s odlukom o koncesiji, uređuje se namjena za koju se daje koncesija, uvjeti koje u tijeku trajanja koncesije mora poštivati ovlaštenik koncesije, visina i način plaćanja naknade za koncesiju, jamstva ovlaštenika koncesije kao i druga prava i obveze davatelja i ovlaštenika koncesije.

¹⁰ Čl. 11. i 12. Pravilnika.

¹¹ Uredba o postupku davanja koncesije na pomorskom dobru, Narodne novine br. 23/2004, 101/2004, 39/2006, 63/2008, 125/2010, 102/2011, 83/2012, 10/2017. Zakon o koncesijama, Narodne novine br. 69/2017 (u nastavku: ZOK).

¹² Važeći ZPDML temelji se na odredbama Zakona o koncesijama iz 1992. godine i nije se usklađivao s kasnije donesenim Zakonima o koncesijama iz 2008., 2012. i 2017. Opširnije o odnosu između ZPDML-a i ZOK-a v. Tuhtan, Grgić, I.; Bulum, B., Problem valorizacije zakonitih ulaganja u lukama nautičkog turizma u Republici Hrvatskoj, *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, vol. 57, br. 172, 2018., str. 301. Isto tako, Staničić, F.; Bogović, M., Koncesije na pomorskom dobru – odnos Zakona o koncesijama i Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama, *Pravni vjesnik*, vol. 33., br. 1, 2017., str. 73-103.

¹³ Čl. 2. st. 1. toč. 5. ZPDML-a. Za usporedbu, ZOK iz 2017. definira koncesiju kao pravo koje se stječe ugovorom (upravni ugovor), a prema vrsti razlikuje koncesiju za gospodarsko korištenje općeg ili drugog dobra, koncesiju za radove te koncesiju za usluge. Za sva pitanja iz ugovora o koncesiji koja nisu uređena ZOK-om supsidijarno se primjenjuju odredbe zakona kojima se uređuju opći upravni postupak, opći obvezni odnosi i porezi, što naglašava upravnopravno obilježje ugovora o koncesiji (čl. 56. ZOK-a).

ZPDML ne sadrži definiciju davatelja kao ni ovlaštenika koncesije¹⁴ no, iz ostalih odredbi vezanih za institut koncesije može se zaključiti da je davatelj koncesije za luku nautičkog turizma Vlada RH ili županijska skupština, ovisno o njezinom kapacitetu i značaju za RH. Ovlaštenik koncesije za luku nautičkog turizma je fizička osoba registrirana za obavljanje obrta ili pravna osoba kojoj se daje koncesija za gospodarsko korištenje pomorskog dobra.¹⁵

4. DJELATNOSTI I USLUGE LUKE NAUTIČKOG TURIZMA

Nakon sklapanja ugovora o koncesiji ovlaštenik koncesije ima pravnu osnovu za korištenje područja u koncesijskom obuhvatu, i to isključivo prema namjeni navedenoj u odluci, odnosno ugovoru o koncesiji. Ako je, primjerice, koncesija dana za gradnju i korištenje luke nautičkog turizma, a to znači za pružanje usluga u nautičkom turizmu, onda se u toj luci ne može obavljati iskrcaj tereta. U lukama nautičkog turizma obavljaju se, odnosno pružaju turističke usluge u nautičkom turizmu, kao i druge usluge u funkciji turističke potrošnje. Prema ZPUT-u turističke usluge u nautičkom turizmu su:

1. usluge korištenja veza, prihvat i smještaj plovnih objekata s turistima – nautičarima ili bez turista – nautičara koji borave na njima
2. usluge čartera – usluge korištenja plovnih objekata s posadom ili bez posade, s pružanjem ili bez pružanja usluge smještaja i/ili prehrane, radi odmora, rekreacije i krstarenja nautičara
3. organiziranje putovanja u paket-aranžmanu ili izleta na plovnim objektima nautičkog turizma

¹⁴ Za razliku od ZPDML-a, prema ZOK-u *davatelj koncesije* je tijelo javne vlasti, odnosno pravna osoba koja je u skladu sa ZOK-om i posebnim zakonima nadležna za davanje koncesije, dok je *koncesionar* gospodarski subjekt s kojim je davatelj koncesije sklopio ugovor o koncesiji, a to je fizička ili pravna osoba ili zajednica tih osoba koja na tržištu nudi izvođenje radova i/ili posla, isporuku robe ili pružanje usluga (čl. 5. st. 1. toč. 1., 2. i 3. ZOK-a).

¹⁵ Kada koncesija za gospodarsko korištenje pomorskog dobra obuhvaća korištenje ili gradnju građevina od važnosti za Republiku Hrvatsku (u slučaju 200 ili više vezova prema Uredbi o razvrstaju luka otvorenih za javni promet i luka posebne namjene) tada odluku o koncesiji donosi Vlada RH na rok do 50 godina, a županijska skupština donosi odluku o koncesiji za gospodarsko korištenje pomorskog dobra te za korištenje ili gradnju građevina od važnosti za županiju na rok do najviše 20 godina. Članak 20. st. 4. predviđa mogućnost da Vlada Republike Hrvatske da koncesiju dulju od 50 godina uz suglasnost Hrvatskog sabora kada se radi o gradnji građevina od važnosti za Republiku Hrvatsku koja zahtijeva velika ulaganja, te se ukupni gospodarski učinci ne mogu ostvariti u roku 50 godina. Prema tome, odluku o koncesiji za luku nautičkog turizma do 200 vezova, kojom koncesionar dobiva pravo izgradnje i gospodarskog korištenja luke posebne namjene, tj. luke nautičkog turizma, trebala bi donijeti županijska skupština. Međutim, prema stavku 7. čl. 20. ZPDML-a Vlada Republike Hrvatske iznimno može odlučiti o raspisivanju ponuda i davanju koncesije na pomorskom dobru ako je određeni projekt u interesu RH ili ako to ocijeni opravdanim.

4. prihvat, čuvanje i održavanje plovnih objekata na vezu u moru i na suhom vezu

5. uređenje i pripremanje plovnih objekata

6. druge usluge za potrebe turista.¹⁶

ZPUT obvezuje sve fizičke i pravne osobe koje pružaju turističke usluge, *inter alia*, marine i druge objekte nautičkog turizma, da ishode rješenje o ispunjavanju svih uvjeta koje propisuje Zakon, ali i druge uvjete propisane posebnim propisima.¹⁷ Nadalje, za svaku obavljenu uslugu dužne su izdati račun sukladno posebnim propisima kojima se uređuje izdavanje i čuvanje računa te omogućiti korisnicima podnošenje prigovora.¹⁸ Međutim, novi ZPUT iz 2017. ne sadrži odredbu o standardu pažnje pri pružanju usluga koju je sadržavao ZPUT iz 2007., a koja je pružatelje usluga obvezivala na postupanje s povećanom pažnjom, prema pravilima struke i običajima, dakle, pažnjom dobrog stručnjaka.¹⁹ Iako se navedeni standard pažnje traži primjenom opće obveze svakog sudionika obveznog odnosa propisane ZOO-om, mišljenja sam da je navedena obveza trebala ostati propisana i ZPUT-om te biti jasan zahtjev postupanja.

Glavna djelatnost luke nautičkog turizma je usluga veza (tranzitni i stalni), a osim toga luke nautičkog turizma, osobito marine, često pružaju i povezane usluge, poput održavanja, servisiranja, pripremanja plovila za zimovanje odnosno za plovidbu, podizanja plovila na suhi vez, odnosno spuštanja u more, čišćenja, pranja, nadziranja plovila na vezu i slično. Sporedne djelatnosti, kao što su, na primjer, usluge čartera, ugostiteljska djelatnost, smještaj turista, trgovina, opskrba gorivom i sl., u marinama često obavljaju druge pravne i fizičke osobe, i to, prema važećim propisima, putem potkoncesije ili podugovora s koncesionarom marine.

Tako u skladu s čl. 68. st. 1. ZOK-a, za vrijeme trajanja ugovora o koncesiji koncesionar može s trećim osobama sklopiti podugovor ili potkoncesiju radi izvođenja određenih radova ili pružanja pojedinih usluga iz ugovora o koncesiji u manjem opsegu ili obavljanja sporednih djelatnosti. Sporedna djelatnost je svaka djelatnost koja nije djelatnost predmeta koncesije, ali je s njom povezana tako što služi njezinom obavljanju ili je potrebna za njezino uspješno izvršenje.²⁰ Prema ZOK-u ugovor o potkoncesiji sklapa se kada iz objektivno opravdanih razloga

¹⁶ Čl. 85. ZPUT-a.

¹⁷ Čl. 87. ZPUT-a. Rješenje se može izdati ovlašteniku koncesije za marinu ili drugi objekt za pružanje usluga veza i smještaja plovnih objekata nautičkog turizma, ako je potrebno, prema propisima kojima se uređuju koncesije na pomorskom dobru (čl. 87. st. 4.).

¹⁸ V. čl. 6. ZPUT-a iz 2017.

¹⁹ V. čl. 4. st. 1. toč. 3. ZPUT-a iz 2007.

²⁰ Čl. 5. toč. 26. ZOK-a.

nije moguće sklopiti podugovor, odnosno kada je pravni status nekretnine koja je predmet koncesije takav da nije sposobna biti objektom stvarnih prava. Mogućnost sklapanja ugovora o potkoncesiji mora biti predviđena u studiji opravdanosti davanja koncesije, dokumentaciji za nadmetanje, obavijesti o namjeri davanja koncesije te u ugovoru o koncesiji (čl. 68. st. 2. ZOK-a). Isto tako, treba naglasiti da svrha sklapanja podugovora ili potkoncesije ne smije biti izbjegavanje izvršenja ugovornih obveza koncesionara.

Prema ZPDML-u koncesionar koji je dobio koncesiju za gospodarsko korištenje pomorskog dobra može sporedne djelatnosti manjeg opsega dati na obavljanje drugim pravnim i fizičkim osobama u svrhu boljeg iskorištavanja pomorskog dobra.²¹ ZPDML obvezuje koncesionara da za ovaj oblik raspolaganja pomorskim dobrom pribavi suglasnost davatelja koncesije. Po svom sadržaju ovaj pravni posao u biti predstavlja potkoncesiju kako ju definira ZOK. U čl. 36. ZPDML-a otvorena je mogućnost da koncesionar na treću osobu prenese cijelu ili dio koncesije, u opsegu u kojem ju je stekao, uz uvjet da za taj prijenos pribavi suglasnost davatelja koncesije. Ovlaštenik koncesije može dio koncesije dati u potkoncesiju pravnoj osobi ili fizičkoj osobi registriranoj za obavljanje obrta, ako iz organizacijsko-tehnoloških, financijskih ili drugih opravdanih razloga više ne može u cijelosti koristiti koncesiju i izvršavati obveze i prava iz ugovora o koncesiji, odnosno ako smatra da bi obavljanje djelatnosti za koju je dobio koncesiju bilo učinkovitije davanjem dijela u potkoncesiju (na primjer benzinska postaja u marini).²² Ugovor koji se sklapa između luka nautičkog turizma i drugih pružatelja usluga na području luke nautičkog turizma (marine) u praksi se najčešće naziva *Ugovor o poslovno-tehničkoj suradnji*.²³ Navedenim se ugovorom luka nautičkog turizma, kao koncesionar pomorskog dobra, obvezuje drugoj pravnoj ili fizičkoj osobi koja obavlja sporedne djelatnosti na koncesioniranom području dati na korištenje odgovarajući dio poslovnog prostora unutar lučkog područja radi obavljanja svoje djelatnosti na određeno vrijeme i na određenoj površini koja je točno specificirana ugovorom.²⁴ Korisnici poslovnih prostorija ovlašteni su unijeti unutra potrebnu opremu za obavljanje svoje djelatnosti uz obvezu održavanja prostora urednim i da ne nagrđuje izgled luke nautičkog turizma. Marina zadržava pravo raskida ugovora ako korisnik bez suglasnosti marine pristupi radovima preinake prostora

21 Čl. 26. ZPDML-a.

22 Čl. 6. Uredbe o postupku davanja koncesije na pomorskom dobru, Narodne novine br. 23/2004.

23 Posebno o odnosu luke nautičkog turizma i čarter tvrtki v. Pijaca, M., Pravni odnosi između marine i čarter kompanije u svezi s ugovorom o vezu – prikaz hrvatske i komparativne poslovne prakse, *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, vol. 57, br. 172, 2018., str. 263.

24 *Ibid.*, str. 271.

kojima se mijenja raspored, površina i ostale karakteristike prostora. Ugovorom je također propisana i odgovornost korisnika poslovnog prostora za svu štetu koja može nastati u marini ili trećim osobama, a šteta proizlazi iz djelatnosti koja se obavlja ili je u vezi s predmetnim poslovnim prostorom. Korisnici ne smiju koristiti prostor ni u koje druge svrhe, odnosno za obavljanje drugih djelatnosti koje nisu navedene u ugovoru, te nemaju pravo ustupanja prava iz ugovora na neku drugu fizičku ili pravnu osobu.

Sudjelovanje potkoncesionara ili podugovaratelja ne utječe na odgovornost koncesionara za provedbu ugovora o koncesiji. Međutim, u pogledu odgovornosti prema trećima, potkoncesionari ili podugovaratelji bit će odgovorne osobe za štete koje su nastale kao posljedica obavljanja djelatnosti, radova ili usluga koje oni obavljaju na temelju ugovora o potkoncesiji ili ugovora o poslovno tehničkoj suradnji. Može se postaviti pitanje može li marina ili druga luka nautičkog turizma biti solidarno odgovorna s podugovarateljem ili potkoncesionarom? Solidarnost na strani dužnika (tzv. pasivna solidarnost) treba biti zakonski propisana ili ugovorena. Marine najčešće u ugovore o poslovnoj suradnji (ili ugovore o potkoncesiji) unose klauzule kojima se odgovornost za štete prema trećima isključivo nameće podugovarateljima ili potkoncesionarima i ne preuzimaju solidarnu odgovornost.

Konačno, jedan dio usluga na području luke nautičkog turizma obavljaju fizičke i pravne osobe koje inače ne posluju na području marine, već njihove usluge traže vlasnici plovila. To su najčešće specijalizirani tehnički servisi koji za rad na području marine ili druge luke nautičkog turizma dobivaju posebnu, dnevnu dozvolu, odnosno suglasnost kapetana marine. Svi radovi na održavanju ili čišćenju plovila smiju se izvoditi isključivo na označenom dijelu platoa marine, odnosno unutar servisne zone. Za takve slučajeve uobičajeni uvjeti ugovora o vezi između koncesionara marine i vlasnika odnosno korisnika plovila, kao korisnika veza predviđaju da je za štetu koja može nastati na imovini marine ili trećih osoba kao i za štetu zbog onečišćenja mora, odgovoran korisnik veza po čijem nalogu su izvođeni radovi na plovidlu tijekom kojih je prouzročena šteta.²⁵ Kako ugovor obvezuje samo ugovorne strane, u odnosu prema trećima bi, uz korisnika veza po čijem nalogu se izvodilo radove, za štetu izvanugovorno odgovarao izvođač radova kao štetnik. Kod štete većih razmjera koja doseže izvan područja marine ili pogađa osobe izvan marine, moguće je zamisliti da i sam koncesionar marine

²⁵ Petrinović, R.; Mandić, N.; Milošević Pujo, B., Standardi sigurnosti plovidbe u lukama nautičkog turizma (marinama) s posebnim osvrtom na održavanje reda u luci, *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, vol. 57, br. 172, 2018., str. 195.

bude pozvan na odgovornost, premda je štetu izravno prouzročio neovisni izvođač radova. Naravno, pritom treba primijeniti opća pravila o odgovornosti za izvanugovornu štetu iz ZOO-a. Koncesionar marine bi se pritom mogao braniti argumentom da štetu nije skrivio, odnosno da je štetu u cijelosti prouzročio izvođač radova koji je radio po nalogu vlasnika odnosno korisnika plovila. U konkretnom slučaju moglo bi se utvrđivati da je nastanku štete ipak doprinijela i krivnja koncesionara, jer, primjerice, koncesionar nije ispunjavao sve propisane tehničke standarde i uvjete za sigurno obavljanje radova na plovilima u okviru marine.

5. RED U LUKAMA NAUTIČKOG TURIZMA

Na području marine i drugih luka nautičkog turizma odvija se niz djelatnosti te se pružaju razne nautičke, turističke i druge usluge. S aspekta utvrđivanja odgovornosti luke nautičkog turizma vrlo je važno da se koncesionari luke nautičkog turizma, ali i sve druge fizičke ili pravne osobe koje koriste luku, pridržavaju propisanog reda u lukama. Odredba čl. 84. st. 1. ZPDML-a propisuje obvezu ovlaštenika koncesije da donese pravilnik o redu u luci, kojim određuje namjenu pojedinog dijela luke i način odvijanja prometa u luci, a koji potvrđuje nadležna lučka kapetanija. Pravilnik o redu u luci primjenjuje se na cijelom kopnenom i morskom prostoru luke nautičkog turizma, a sukladno ugovoru o koncesiji na pomorskom dobru u svrhu izgradnje i korištenja te luke. PZ u čl. 56. st. 1. i 2. propisuje da luke moraju udovoljavati odgovarajućim standardima sigurnosti plovidbe, sigurnosne zaštite i zaštite od onečišćenja, što je detaljnije regulirano Pravilnikom o uvjetima i načinu održavanja reda u lukama i na ostalim dijelovima unutarnjih morskih voda i teritorijalnog mora RH. Tijelo koje upravlja lukom provodi red u luci i dužno je posebnim aktom koji odobrava nadležna lučka kapetanija propisati pravila o redu u luci. Taj se akt mora javno objaviti.²⁶ Pravilnikom o redu u luci mora se, *inter alia*, propisati namjena pojedinog dijela luke, postupak javljanja, načini uplovljavanja, pristajanja, vezivanja, premještanja, sidrenja i isplavljanja pomorskih objekata i način kontrole nad obavljanjem tih radnji.²⁷ Nadalje, moraju se propisati pravila za korisnike (kućni red, plan prihvata i prikupljanja otpada, tehničke usluge).

²⁶ Čl. 3. st. 2., 3. i 4. Pravilnika o uvjetima i načinu održavanja reda u lukama i na ostalim dijelovima unutarnjih morskih voda i teritorijalnog mora Republike Hrvatske.

²⁷ Detaljnije o održavanju reda u luci, v. Petrinović *et al.*, *op. cit.*, str. 177-204.

6. IZVANUGOVORNA ODGOVORNOSTI LUKE NAUTIČKOG TURIZMA

6.1. Odgovorna osoba i temelj odgovornosti

Uvodno smo istaknuli da izvanugovorna odgovornost luke nautičkog turizma obuhvaća odgovornost prema trećima, i to za štete u slučaju njihove smrti, ozljede ili oštećenja zdravlja, za štete na njihovoj imovini te štete zbog onečišćenja nastale na morskom i kopnenom području marine. Odgovornost ovlaštenika koncesije luke nautičkog turizma se podrazumijeva, a kako smo već naveli, to može biti fizička ili pravna osoba koja temeljem dodijeljene koncesije posluje i obavlja turističke usluge u nautičkom turizmu te druge usluge u funkciji nautičke i turističke potrošnje. U praksi, ovlaštenik koncesije za marinu ili drugu luku nautičkog turizma najčešće je trgovačko društvo pa govorimo prvenstveno o odgovornosti pravne osobe.²⁸ Uz koncesionare, kao potencijalno odgovorne osobe mogu se javiti podugovaratelji ili potkoncesionari (prvenstveno će to biti pravne osobe, ali mogu biti i fizičke) za štete koje nastanu kao posljedica djelatnosti koju oni obavljaju temeljem instituta potkoncesije ili podugovora.

Koncesionar luke nautičkog turizma, jednako kao i potkoncesionar ili podugovaratelj odgovarat će za štetu trećim osobama koju prouzroče njihovi zaposlenici u radu ili u svezi s radom. Šteta počinjena u radu je šteta nastala kao posljedica obavljanja poslova i zadataka u okviru zaposlenikova radnog mjesta ili po posebnom nalogu, a šteta u svezi s radom je svaka šteta prouzročena u obavljanju poslova koji su u uskoj vezi s poslovima koje zaposlenik obavlja u okviru svog radnog mjesta.²⁹

Jedna od osnovnih pretpostavki odgovornosti luke nautičkog turizma jest počinjenje štetne radnje. Štetna radnja označava svaki čin ili propust (samo ljudska radnja) koji uzrokuje štetu na strani treće osobe kao oštećenika te koji ima za posljedicu nastanak odgovornosti za štetu. Štetnu radnju na osnovu koje nastaje odnos odgovornosti za štetu nazivamo građanski delikt. Razlikujemo ga u odnosu na kazneni delikt koji ima za posljedicu kaznenopravnu ili prekršajnu odgovornost. Tako će propust koncesionara luke nautičkog turizma da luku opremi sukladno odgovarajućoj vrsti i kategorizaciji ili propisanim uvjetima za luke posebne namjene predstavljati prekršaj, tj. imat će za posljedicu prekršajnu odgovornost luke. Ako tim propustom nije prouzročena nikakva šteta, ne postoji ni deliktna odgovornost luke, ni obveza naknade štete. Međutim, ako je šteta

²⁸ Čl. 1062. st. 2. ZOO-a.

²⁹ Čl. 1061. ZOO-a.

uslijed tog propusta nastala, onda će štetna radnja, tj. propust imati za posljedicu i prekršajnu odgovornost, ali i građanskopravnu obvezu naknade štete. U nekim slučajevima doći će do obveze naknade štete, iako radnja ili propust koji su prouzročili štetu ne predstavljaju prekršaj ili kazneno djelo. Na primjer, djelatnik marine ili druge luke nautičkog turizma nepažnjom učini propust koji uzrokuje štetu na imovini treće osobe ili onečisti more. Zbog navedenog, vrlo je važno da pri obavljanju svoje djelatnosti luka nautičkog turizma (uprava luke, kao i njezini zaposlenici i djelatnici) poštuje sve propisane uvjete i standarde.

U nedostatku posebnih propisa, odgovornost luke nautičkog turizma procjenjuje se primjenom općih pravila odštetnog prava iz ZOO-a. Već sam istaknula da se pomorskopravni propisi primjenjuju isključivo na štetu koju jahta ili brodica kao plovni objekt počini osobama u moru, imovini ili morskom okolišu. Pritom treba voditi računa da luka nautičkog turizma neće moći ostvariti odštetni zahtjev prema vlasniku ili korisniku jahte ili brodice za štete na lučkoj imovini ili štetu zbog onečišćenja mora ako vlasnik plovila uspije dokazati da je šteta nastala kao posljedica krivnje tijela koje upravlja lukom.³⁰ U tom slučaju luka će sama snositi sav teret štetnih posljedica koje je pretrpjela, a može biti odgovorna i trećima.

6.1.1. Subjektivna odgovornost

Uz pitanje odgovorne osobe sljedeće pitanje koje se nameće u postupku utvrđivanja odgovornosti luke nautičkog turizma je pravni temelj te odgovornosti, odnosno pitanje odgovara li luka na osnovu subjektivne (kulpozne) ili objektivne (kauzalne) odgovornosti za štetu. ZOO propisuje subjektivnu odgovornost kao pravilo, a objektivnu odgovornost kao izuzetak. U čl. 1054. st. 1. ZOO-a navodi se: „Tko drugome prouzroči štetu, dužan je naknaditi je ako ne dokaže da je šteta nastala bez njegove krivnje.” Dakle, radi se o odgovornosti na temelju presumirane (pretpostavljene) krivnje. Primjenom pravila o presumiranoj krivnji, u pravilu se luka nautičkog turizma smatra odgovornom za štetu trećim osobama koja je nastala u svezi s njezinom djelatnošću, osim ako ne dokaže da štetu nije skrivila, odnosno da je postupala s dužnom pažnjom. Je li se u konkretnom slučaju poštovala pažnja koja se zahtijeva u ispunjenju obveze, od značaja je za odgovornost luke nautičkog turizma kao štetnika. Treba podsjetiti da je standard dužne pažnje bio definiran u starom ZPUT-u iz 2007. i podrazumijevao je pažnju dobrog stručnjaka. Međutim, novi ZPUT iz 2017. više ne propisuje navedeni standard, pa zakonsku definiciju dužne pažnje valja potražiti u općim odredbama čl. 10.

³⁰ V. čl. 812. PZ-a.

ZOO-a koje govore o ponašanju u ispunjavanju obveza i ostvarivanju prava. Prema odredbi stavka 1. i 2. čl. 10. ZOO-a, sudionik u obveznom odnosu dužan je u ispunjavanju obveza postupati s pažnjom koja se u pravnom prometu zahtijeva u odgovarajućim obveznim odnosima (pažnja dobrog gospodarstvenika, pažnja dobrog domaćina), a u ispunjavanju obveza iz svoje profesionalne djelatnosti postupati s povećanom pažnjom, prema pravilima struke i običajima (pažnja dobrog stručnjaka).

Standard *dobrog gospodarstvenika* traži se kada je sudionik obveznog odnosa gospodarstvenik (pravna ili fizička osoba) čiji je predmet poslovanja određena gospodarska djelatnost. Dobar je gospodarstvenik zamišljena osoba, kao subjekt trgovačkog prava, čija pažnja služi kao egzaktno mjerilo za uredno ispunjavanje obveza koje se u prometu zahtijevaju. *Pažnja dobrog stručnjaka* zahtijeva se od fizičke i od pravne osobe koja se profesionalno bavi određenom djelatnošću. Od takve osobe *očekuje se pažnja veća od pažnje dobrog gospodarstvenika odnosno domaćina*. Stupanj takve povećane pažnje određuje se prema pravilima struke i poslovnim običajima stvorenima pri obavljanju određene djelatnosti.³¹

Pažnja dobrog gospodarstvenika (dobrog domaćina) i dobrog stručnjaka ne može se odrediti jednom općom ni pojedinačnom definicijom jer ona ovisi o vrsti ugovora, o činjeničnom stanju, pravilima struke i o poslovnim običajima, što je u svakom konkretnom slučaju faktično pitanje koje utvrđuje sud, uzimajući u obzir sve relevantne okolnosti. Nakon što je ZPUT iz 2017. ukinuo zahtjev pažnje dobrog stručnjaka za pružatelje usluga u nautičkom turizmu, nameće se pitanje hoće li luka nautičkog turizma dokazujući da je šteta nastala bez njene krivnje trebati dokazati da je uložila pažnju dobrog gospodarstvenika ili pažnju dobrog stručnjaka. Pri odluci treba svakako uzeti u obzir da osnovna djelatnost luke nautičkog turizma – usluga veza – predstavlja nedvojbeno profesionalnu djelatnost. U tom pravcu ide i prijedlog izmjena i dopuna PZ-a iz 2018. kojim se posebno regulira ugovor o vezu i propisuje da je pružatelj usluge veza dužan pažnjom dobrog stručnjaka brinuti o tome da je vez koji se daje na uporabu ispravan i siguran u tehničkom smislu.³²

31 Pavlović, M., Dužna pažnja sudionika u ispunjavanju obveza, *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu*, vol. 51, br. 3, 2014., str. 598.

32 Čl. 206. Konačnog prijedloga zakona o izmjenama i dopunama PZ-a (čl. 673.1 PZ-a), prosinac 2018. Isto tako, v. Skorupan Wolff, V.; Padovan, A. V., Ugovor o vezu *de lege ferenda*, Barbić, J. (ur.), *Pravni okvir za luke nautičkog turizma*, knjiga 42, Nakladnički niz: *Modernizacija prava*, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 2018., str. 41-93.

6.1.2. Objektivna (kauzalna) odgovornost

Bez obzira na krivnju, odnosno već stoga što postoji uzročna veza između štetne radnje i štete, odgovara se za štetu od stvari ili djelatnosti od kojih potječe povećana opasnost štete za okolinu (čl. 1045. st. 3. ZOO-a) te u onim slučajevima kada je to zakonom propisano (čl. 1045. st. 4. ZOO-a). Odgovornost za štetu od opasne stvari i opasne djelatnosti uređena je odredbama čl. 1063. – 1067. ZOO-a. U tim odredbama nije, međutim, pobliže određeno što se smatra opasnom stvari odnosno koje se djelatnosti smatraju opasnima. Radi se o pojmovima koji su fleksibilni i koji sudskoj praksi ostavljaju prostora da u svakom konkretnom slučaju, ovisno o konkretnim okolnostima nastanka štete, ocijeni je li određena stvar ili određena djelatnost opasna. Jedina zakonska smjernica pritom je kriterij „povećane opasnosti štete za okolinu“. Takvo zakonsko rješenje pokazalo se kao „siva zona“ odgovornosti unutar koje ostaje nejasno na kojem će se temelju prosuđivati odgovornost za konkretnu štetu.³³ Hoće li se pojedine stvari, tj. oprema ili uređaji u lukama nautičkog turizma (na primjer, dizalice, navozi) smatrati opasnima ili će se, pak, pojedine djelatnosti smatrati opasnima (dizanje i spuštanje plovila, opskrba goriva) prosuđivat će se zasebno u svakom pojedinačnom slučaju.

Pitanje odgovorne osobe ovisit će o tome je li u konkretnom slučaju sud zauzeo stav da se radi o opasnoj stvari ili djelatnosti. Odredba čl. 1064. ZOO-a propisuje da za štetu od opasne stvari odgovara njezin vlasnik, a umjesto vlasnika i isto kao i vlasnik odgovara osoba kojoj je vlasnik povjerio stvar da se njome služi ili osoba koja je inače dužna da je nadgleda, a nije kod njega na radu (čl. 1066. st. 1. ZOO-a). Vlasnik će također odgovarati u slučaju kada je opasnu stvar povjerio osobi koja nije osposobljena ili nije ovlaštena njome rukovati (čl. 1066. st. 4. ZOO-a). Ako bi, dakle, sud u konkretnom slučaju ocijenio da je, na primjer, dizalica opasna stvar, a ona je u vlasništvu luke nautičkog turizma, onda će luka biti odgovorna za eventualnu štetu koju dizalica prouzroči. Ako je luka povjerila dizalicu na upravljanje trećoj osobi koja je osposobljena i ovlaštena njome upravljati, onda će ta osoba odgovarati kao i luka koja je vlasnik dizalice. Međutim, luka će biti odgovorna i u slučaju ako je povjerila upravljanje osobi koja nije osposobljena za upravljanje dizalicom. Ako je luka, na primjer, dizalicu povjerila trećoj osobi, a šteta je proizašla iz neke skrivene mane ili skrivenog svojstva stvari na koje luka kao vlasnik dizalice ovim osobama nije skrenula pozornost, za štetu će pored ovih osoba i solidarno s njima odgovarati luka kao vlasnik stvari (čl. 1066. st. 2. ZOO-a).

³³ Bukovac Puvača, M., „Sive zone“ izvanugovorne odgovornosti – područja moguće primjene pravila o odgovornosti na temelju krivnje i objektivne odgovornosti za štetu, *Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci*, vol. 30, br. 1, 2007., str. 221-243.

U pogledu odgovorne osobe za štete od opasne djelatnosti, odredba čl. 1064. ZOO-a propisuje da za takve štete odgovara osoba koja se takvom djelatnošću bavi ili kojoj je povjereno obavljanje opasne djelatnosti, odnosno osoba koja ima mogućnost kontrolirati rizik, dakle operator. Tako bi se djelatnost opskrbe goriva u lukama mogla smatrati opasnom djelatnošću jer uključuje rukovanje mineralnim uljima koja se smatraju opasnim i štetnim tvarima i mora se provoditi prema posebnim uvjetima propisanim za rukovanje opasnim i štetnim tvarima.³⁴

Oslobođenje odgovornosti za štetu od opasne stvari ili opasne djelatnosti bilo bi moguće dokazivanjem da je šteta nastala kao posljedica onih okolnosti koje odredba čl. 1067. st. 1. i 2. ZOO-a propisuje kao egzoneracijske razloge: viša sila, isključiva radnja oštećenika i isključiva radnja treće osobe. Situacija u kojoj je oštećenik djelomično pridonio nastanku štete imat će za posljedicu djelomično oslobođenje odgovornosti, dok će djelomični doprinos nastanku štete od strane treće osobe imati za posljedicu postojanje solidarne odgovornosti vlasnika opasne stvari i operatera. U tom okviru egzoneracije, vrlo je važno da luka nautičkog turizma u svom pravilniku o redu u luci koji je obvezna donijeti jasno propiše pravila za obavljanje raznih tehničkih i servisnih usluga, posebice onih koje bi se svojim obilježjima mogle svrstati u opasne. Tako je, na primjer, pravilnicima o redu u većini marina navedeno da se rad dizalice, odnosno spuštanje ili dizanje plovila obavlja na operativnom prostoru marine koji je vidno obilježen i označen znakovima. Vlasnici i korisnici plovila, kao i treće osobe koji nisu ovlaštenici marine ne smiju pristupiti operativnom prostoru dizalice. Ako to unatoč zabrani učine i pretrpe neku ozljedu uslijed pada plovila s dizalice, marina ili druga luka neće odgovarati za moguću štetu.

7. ZAKLJUČNE NAPOMENE

Hrvatski zakonodavni okvir koji uređuje nautičku djelatnost ne sadrži poseban režim izvanugovorne odgovornosti luke nautičkog turizma. Specifična primjena općih pravila odštetnog prava na izvanugovornu odgovornost luke nautičkog turizma predstavlja veoma kompleksnu pravnu problematiku. Za koncesionara luke nautičkog turizma, ali i za sve druge pravne subjekte koji se kao podugovaratelji ili potkoncesionari mogu naći u ulozi odgovornih osoba, nema jednoznačnog odgovora na pitanje po kojem će pravnom temelju odgovarati u slučaju nastanka štete. U pravilu će to biti subjektivna odgovornost, a objektivna

³⁴ Čl. 112. Opskrba goriva u lukama, Pravilnik o rukovanju opasnim tvarima, uvjetima i načinu obavljanja prijevoza u pomorskom prometu, ukrcavanja i iskrcavanja opasnih tvari, rasutog i ostalog tereta u lukama, te načinu sprječavanja širenja isteklih ulja, Narodne novine br. 51/2005.

samo u slučaju kada sud određenu stvar ili djelatnost koja je prouzročila štetu kvalificira kao opasnu. Primjenom subjektivne odgovornosti luka nautičkog turizma smatra se odgovornom za štetu nastalu trećim osobama, a može se osloboditi odgovornosti ako dokaže da je pri obavljanju svoje djelatnosti ili usluge uložila dužnu pažnju. Novi ZPUT iz 2017. godine, za razliku od starog ZPUT-a, ne propisuje standard dužne pažnje pružatelja usluga u nautičkom turizmu pa se nameće pitanje mora li luka nautičkog turizma dokazati da je uložila pažnju dobrog gospodarstvenika ili dobrog stručnjaka. Odgovor će ovisiti o tome smatra li se neka djelatnost luke njezinom profesionalnom djelatnošću (kao na primjer usluga veza) ili gospodarskom. Ako pak govorimo o objektivnoj odgovornosti, luka nautičkog turizma smatra se odgovornom samom činjenicom nastanka štete koja je nastala kao posljedica obavljanja opasne djelatnosti ili, pak, potječe od opasne stvari. Prema postojećim zakonskim rješenjima, nedvojbeno bi se opasnom trebala smatrati djelatnost opskrbe gorivom. Sve ostale usluge i djelatnosti nautičkog turizma nigdje nisu izrijeком propisane kao opasne, jednako kao ni stvari kojima se luka služi, pa će se kvalifikacija opasne djelatnosti ili opasne stvari određivati u svakom pojedinačnom slučaju. Nadalje, bez obzira odgovara li luka nautičkog turizma prema trećima na temelju subjektivne ili objektivne odgovornosti, za procjenu njezine odgovornosti mjerilo će biti mnogobrojni propisani zahtjevi i standardi koje je dužna poštivati. Kako je nautička djelatnost po svojoj prirodi spoj turističke, pomorske i prometne djelatnosti, a nautičke luke kao luke posebne namjene imaju status pomorskog dobra, zakonodavni okvir čini čitav niz zakona i podzakonskih akata iz područja pomorstva i turizma.

S ciljem postizanja veće pravne sigurnosti, kako za luke nautičkog turizma kao nositelje imovinskopravne odgovornosti, tako i za korisnike njihovih usluga te sve ostale koji dolaze u doticaj s njihovim aktivnostima, unutar zakonodavnog okvira kojim se regulira djelatnost luka nautičkog turizma trebalo bi jasnije urediti mjerila i kriterije za procjenu njihove odgovornosti. Pritom ne treba zaboraviti da je pitanje izvanugovorne (kao i ugovorne) odgovornosti luke nautičkog turizma usko povezano s pitanjem osiguranja te odgovornosti. Marine i druge luke nautičkog turizma redovito osiguravaju svoju odgovornost jer su svjesne visokih rizika kojima su izložene tijekom obavljanja svoje djelatnosti. S druge strane, premda osiguranje odgovornosti luke nautičkog turizma prema važećim propisima nije obvezno, već dobrovoljno osiguranje,³⁵ istraživanje pokazuje da se u domaćoj praksi važeće osigurateljno pokriće građanskopravne odgovornosti koncesionara u pravilu predviđa kao bitan uvjet ugovora o koncesiji luke nautičkog

35 V. Padovan, A. V., Osiguranje odgovornosti luke nautičkog turizma, *Svijet osiguranja*, br. 7, 2013., str. 1-3.

turizma. Osiguranje, među ostalim, pridonosi podizanju kvalitete usluga u nautičkom turizmu, a time i prevenciji nastanka šteta, jer se valjanost osigurateljnog pokriva odgovornosti u pravilu vezuje za poštivanje i ispunjavanje standarda i zahtjeva propisanih za pojedinu djelatnost koja se osigurava. Tim više, u interesu je pravne sigurnosti svih zainteresiranih strana da standardi i zahtjevi koji se odnose na djelatnost luka nautičkog turizma budu jasno, sustavno i precizno uređeni.

BIBLIOGRAFIJA

Knjige

1. Klarić, P.; Vedriš, M., *Gradansko pravo – Opći dio, Stvarno pravo, obvezno pravo i nasljedno pravo*, X. izdanje, Narodne novine, Zagreb, 2006.

Članci

1. Bukovac Puvača, M., „Sive zone“ izvanugovorne odgovornosti – područja moguće primjene pravila o odgovornosti na temelju krivnje i objektivne odgovornosti za štetu, *Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci*, vol. 30, br. 1, 2007., str. 221-243.
2. Ćorić, D., Primjena odredbi Pomorskog zakonika o izvanugovornoj odgovornosti vlasnika broda i brodaru na jahte i brodice, *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, vol. 52, br. 172, 2013., str. 131-149.
3. Padovan, A. V., Odgovornost luke nautičkog turizma iz ugovora o vezu i osiguranje, *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, vol. 52, br. 167, 2013., str. 1-35.
4. Padovan, A. V., Osiguranje odgovornosti luke nautičkog turizma, *Svijet osiguranja*, br. 7, 2013., str. 1-3.
5. Pavlović, M., Dužna pažnja sudionika u ispunjavanju obveza, *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu*, vol. 51, br. 3, 2014., str. 575-600.
6. Petrinović, R.; Mandić, N.; Milošević Pujo, B., Standardi sigurnosti plovidbe u lukama nautičkog turizma (marinama) s posebnim osvrtom na održavanje reda u luci, *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, vol. 57, br. 172, 2018., str. 177-204.
7. Pijaca, M., Pravni odnosi između marine i charter kompanije u svezi s ugovorom o vezu – prikaz hrvatske i komparativne poslovne prakse, *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, vol. 57, br. 172, 2018., str. 253-284.

8. Skorupan Wolff, V.; Padovan, A. V., Ugovor o vezu *de lege ferenda*, Barbić, J. (ur.), *Pravni okvir za luke nautičkog turizma*, knjiga 42, Nakladnički niz: *Modernizacija prava*, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 2018., str. 41-93.
9. Staničić, F.; Bogović, M., Koncesije na pomorskom dobru – odnos Zakona o koncesijama i Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama, *Pravni vjesnik*, vol. 33., br. 1, 2017., str. 73-103.
10. Tuhtan, Grgić, I.; Bulum, B., Problem valorizacije zakonitih ulaganja u lukama nautičkog turizma u Republici Hrvatskoj, *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, vol. 57, br. 172, 2018., str. 299-337.

Propisi

1. Pomorski zakonik, Narodne novine br. 181/2004, 76/2007, 146/2008, 61/2011, 56/2013, 26/2015.
2. Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma, Narodne novine br. 72/2008.
3. Pravilnik o rukovanju opasnim tvarima, uvjetima i načinu obavljanja prijevoza u pomorskom prometu, ukrcavanja i iskrcavanja opasnih tvari, rasutog i ostalog tereta u lukama, te načinu sprječavanja širenja isteklih ulja, Narodne novine br. 51/2005.
4. Pravilnik o uvjetima i načinu održavanja reda u lukama i na ostalim dijelovima unutrašnjih morskih voda i teritorijalnog mora Republike Hrvatske, Narodne novine br. 90/2005, 10/2008, 155/2008, 127/2010.
5. Uredba o postupku davanja koncesije na pomorskom dobru, Narodne novine br. 23/2004, 101/2004, 39/2006, 63/2008, 125/2010, 102/2011, 83/2012, 10/2017.
6. Uredba o razvrstaju luka otvorenih za javni promet i luka posebne namjene, Narodne novine br. 110/2004.
7. Uredba o uvjetima kojima moraju udovoljavati luke, Narodne novine br. 110/2004.
8. Zakon o koncesijama, Narodne novine br. 69/2017.
9. Zakon o obveznim odnosima, Narodne novine br. 35/2005, 41/2008, 125/2011, 78/2015, 29/2018.

10. Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama, Narodne novine br. 158/2003, 100/2004, 141/2006, 38/2009, 123/2011, 56/2016.
11. Zakon o pružanju usluga u turizmu, Narodne novine br. 68/2007, 88/2010, 30/2014, 89/2014, 152/2014.
12. Zakon o pružanju usluga u turizmu, Narodne novine br. 130/2017.