

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. Ranka Petrinović
Doc. dr. sc. Nikola Mandić
Pomorski fakultet Sveučilišta u Splitu

PRAVNI ASPEKT SIGURNOSTI PLOVIDBE U HRVATSKIM MARINAMA*

1. UVOD

Nautički turizam poseban je oblik turizma koji se po svojim specifičnim obilježjima bitno razlikuje od ostalih oblika turizma, a posebno zbog modela gospodarenja pomorskim dobrom i sustava sigurnosti plovidbe na moru.¹ Nautički turizam podrazumijeva plovidbu i boravak turista-nautičara na plovnicima i u lukama nautičkog turizma radi odmora i rekreacije. Iako je nautički turizam dio turizma, radi se o izrazito interdisciplinarnom fenomenu pa se može reći da je nautički turizam interdisciplinarno turistički fenomen s izraženom pomorskom komponentom.² Bitna razlika između nautičkog turizma i ostalih oblika turizma jest plovidba odnosno velika pokretljivost turista-nautičara, koja podrazumijeva čestu, a nerijetko i svakodnevnu promjenu mjesta boravka.³

Pozitivni učinci nautičkog turizma imaju velik značaj u razvoju gospodarstva, ne samo zbog izravnih gospodarskih učinaka, nego i činjenice da turistička

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

1 Tako Petrinović, R.; Mandić, N.; Sirišćević, E., *The Status of Vessels for Sport and Recreation in the Croatian and Montenegrin Legislation and Meeting the Requirements of Navigation Safety in Nautical Tourism Ports*, *Book of Proceedings – International Conference on Traffic and Transport Engineering*, Beograd, 2016., str. 312.

2 Tako Luković, T.; Gračan, D.; Zec, D.; Jugović, A.; Petrinović, R.; Šerić, N.; Milošević Pujo, B.; Asić, A.; Horak, S.; Gržetić, Z.; Marušić, Z.; Mađer, B.; Kundih, B.; Morgan, P., *Nautički turizam Hrvatske*, Redak, Split, 2015., str. 17.

3 Tako Petrinović *et al.*, *The Status of Vessels for Sport and Recreation... op. cit.*, str. 312.

potrošnja značajno doprinosi povećanju nacionalnih tržišta omogućavanjem tzv. *nevidljivog izvoza*. Pored svih pozitivnih učinaka, nautički turizam ima i negativne učinke, koji se ogledaju, prije svega, u korištenju prirodnog prostora za izgradnju kapaciteta što utječe na ekološku ravnotežu na moru i obali. S aspekta sigurnosti plovidbe, negativni učinak ima izrazito sezonski karakter nautičkog turizma. Naime, kratka sezonska koncentracija velikog broja turista i plovila na određenom prostoru povećava broj pomorskih nesreća u ljetnim mjesecima.⁴

Naime, plovidba općenito, pa tako i plovidba plovila u nautičkom turizmu, praćena je različitim opasnostima koje ugrožavaju sigurnost osoba i imovine na moru. Pomorska havarija je događaj ili skup događaja istog podrijetla koji uzrokuje gubitak ili oštećenje plovila te druge imovine na moru, a nerijetko i ljudske žrtve (smrt ili tjelesna ozljeda osoba na plovilu ili izvan njega). Pomorske havarije mogu biti uzrokovane opasnostima mora ili djelovanjem osoba⁵, a mogu se razvrstati prema uzrocima (potonuće, požar i eksplozija, nasukavanje, sudar, udar i dr.) odnosno vrstama štetnih posljedica (gubitak ili ugroza ljudskih života, materijalne štete, onečišćenje okoliša, nematerijalne štete i dr.).⁶ Stoga je posebno važno utvrditi koje se pomorske havarije događaju u marinama, koliko često te utječu li i kako na konkurentnost i razvoj marine.

2. PROPISI KOJI REGULIRAJU NAUTIČKI TURIZAM

U Republici Hrvatskoj djelatnost u nautičkom turizmu regulirana je s više zakonskih i podzakonskih propisa. Dva temeljna zakonska propisa su Pomorski zakonik⁷ i Zakon o pružanju usluga u turizmu⁸, a pored njih treba posebno istaknuti i Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama⁹. Podzakonski propisi koji reguliraju nautički turizam su Pravilnik o brodicama i jahtama¹⁰, Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma¹¹, Pravilnik o vrstama i kategorijama plovnih objekata nautičkog turizma¹², Pravilnik o obavljanju

4 Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, Ministarstvo turizma, Strategija razvoja nautičkog turizma Republike Hrvatske za razdoblje 2009. – 2019. godine, Zagreb, prosinac, 2008. <http://www.mppi.hr/UserDocsImages/Strategija%20razvoja%20nautickog%20turizma%20HR%201.pdf>, stranica posjećena 21. studenog 2018.

5 Opširnije vidi Pavić, D., *Pomorsko imovinsko pravo*, Književni krug, Split, 2006., str. 297.

6 Opširnije vidi Luković, *et al.*, *op. cit.*, str. 90.

7 Narodne novine br. 181/2004, 76/2007, 146/2008, 61/2011, 56/2013, 26/2015.

8 Narodne novine br. 130/2017.

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

10 Narodne novine br. 27/2005, 57/2006, 80/2007, 3/2008, 18/2009, 56/2010, 97/2012, 137/2013, 18/2016, 72/2017.

11 Narodne novine br. 72/2008.

12 Narodne novine br. 69/2008, 83/2009, 49/2015.

inspekcijskog nadzora sigurnosti plovidbe¹³, Pravilnik o uvjetima za obavljanje djelatnosti iznajmljivanja plovila sa ili bez posade i pružanje usluge smještaja gostiju na plovilu¹⁴, Pravilnik o uvjetima i načinu održavanja reda u lukama i na ostalim dijelovima unutarnjih morskih voda i teritorijalnog mora Republike Hrvatske¹⁵, Uredba o razvrstaju luka otvorenih za javni promet i luka posebne namjene¹⁶, Uredba o uvjetima kojima moraju udovoljavati luke¹⁷ te Uredba o uvjetima za dolazak i boravak stranih jahti i brodica namijenjenih sportu i razonodi u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske¹⁸.

Donošenjem navedenih propisa stvoren je cjelovit i detaljan sustav pravnih normi kojima je regulirana djelatnost u nautičkom turizmu, kako u marinama, kao prevladavajućoj vrsti luka nautičkog turizma, tako i na plovilima u nautičkom turizmu. Dobra pravna regulativa preduvjet je za sigurnost plovidbe u akvatoriju marina.

3. PODJELA LUKA I PLOVILA U NAUTIČKOM TURIZMU

Turističke usluge u nautičkom turizmu pružaju se, osobito, u lukama nautičkog turizma i na plovnim objektima nautičkog turizma. Luke i plovni objekti nautičkog turizma razvrstavaju se u vrste, a pojedine vrste se kategoriziraju. Različitim podzakonskim propisima uređuju se vrste i kategorije luka i plovnih objekata nautičkog turizma, minimalni uvjeti koje moraju ispunjavati takve luke te kategorizacije luka i plovnih objekata nautičkog turizma.¹⁹

3.1. Luke nautičkog turizma

U najširem smislu, prema čl. 2. st. 1. toč. 1. Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama, (morska) luka se definira kao morski i s morem neposredno povezan kopneni prostor s izgrađenim i neizgrađenim obalama, lukobranima, uređajima, postrojenjima i drugim objektima namijenjenim za pristajanje, sidrenje i zaštitu brodova, jahti i brodica, ukrcaj i iskrcaj putnika i robe, uskladištenje i drugo manipuliranje robom, proizvodnju, oplemenjivanje i doradu robe te ostale gospodarske djelatnosti koje su s tim djelatnostima u međusobnoj ekonomskoj,

13 Narodne novine br. 39/2011, 112/2014, 33/2015, 86/2015, 29/2016.

14 Narodne novine br. 42/2017.

15 Narodne novine br. 90/2005, 10/2008, 155/2008, 127/2010, 80/2012, 7/2017.

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

17 Narodne novine br. 110/2004.

18 Narodne novine br. 97/2013, 50/2017.

19 Tako Petrinović *et al.*, *The Status of Vessels for Sport and Recreation... op. cit.*, str. 313.

prometnoj ili tehnološkoj svezi.²⁰ Prema namjeni kojoj služe, luke se dijele na luke otvorene za javni promet i luke za posebne namjene.²¹ Obje vrste luka mogu biti luke otvorene za međunarodni promet i luke otvorene za domaći promet.²² Prema djelatnostima koje se obavljaju u lukama posebne namjene te luke mogu biti: vojne luke, luke nautičkog turizma, industrijske luke, brodogradilišne luke te sportske, ribarske i druge luke slične namjene. Prema značaju za Republiku Hrvatsku luke posebne namjene dijele se na luke od značaja za Republiku Hrvatsku te luke županijskog značaja.

Djelatnost nautičkog turizma odvija se u lukama posebne namjene i to u lukama nautičkog turizma i sportskim lukama. Luka nautičkog turizma prvenstveno služi za prihvat i smještaj plovila, a opremljena je za pružanje usluga korisnicima i plovnim objektima. U poslovnom, građevinskom i funkcionalnom pogledu čini jedinstvenu cjelinu. Luka nautičkog turizma je poslovno funkcionalna cjelina u kojoj pravna ili fizička osoba posluje i pruža turističke usluge u nautičkom turizmu te druge usluge u funkciji turističke potrošnje (trgovačke, ugostiteljske i dr.).²³ Prema tome, luka nautičkog turizma je turistički objekt u kojem se, osim usluga veza, pružaju i razne druge dopunske usluge, kao što su: smještaj i prehrana nautičara, održavanje i popravak plovila, opskrba rezervnim dijelovima, prehrambenim i higijenskim proizvodima te rekreacijske i sve druge usluge koje su nautičarima potrebne.²⁴ Sportska luka je luka koja služi za vez brodice namijenjenih za sport i razonodu, a koje brodice su u vlasništvu članova udruge ili same udruge koja ima koncesiju za luku. Luke nautičkog turizma i sportske luke od značaja za Republiku Hrvatsku su one koje imaju kapacitet 200 vezova u moru i veći, a županijskog značaja koje imaju kapacitet do 200 vezova u moru.

Prihvatni kapaciteti za plovila nautičkog turizma smješteni su u lukama nautičkog turizma i na nautičkim vezovima u lukama otvorenim za javni promet.²⁵

20 Luke, pa tako i luke nautičkog turizma, dio su pomorskog dobra. *Zakonom o pomorskom dobru i morskim lukama* uređuje se pravni status pomorskog dobra, utvrđivanje njegovih granica, upravljanje i zaštita pomorskog dobra, upotreba i korištenje, razvrstaj morskih luka, lučko područje, osnivanje lučkih uprava, lučke djelatnosti i njihovo obavljanje, gradnja i korištenje lučke nadgradnje i podgradnje te bitna pitanja o redu u morskim lukama.

21 Uredbom o razvrstaju luka otvorenih za javni promet i luka posebne namjene propisana su mjerila za razvrstaj luka otvorenih za javni promet i luka posebne namjene kao i vrste luka posebne namjene.

22 Uredbom o uvjetima kojima moraju udovoljavati luke određuju se uvjeti za stjecanje statusa luke otvorene za međunarodni promet i luke otvorene za domaći promet.

23 Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma, čl. 2. st. 1.

24 Opširnije vidi Šamanović, J., *Nautički turizam i management marina*, Visoka pomorska škola u Splitu, Split, 2002., str. 60-61.

25 Mogućnost prijehva plovila u nautičkom turizmu na nautičkim vezovima u lukama otvorenim za javni promet od osobitog (međunarodnog) gospodarskog interesa određuje se pravilnikom o redu u luci i uvjetima korištenja lukom za svaku pojedinu luku. S druge strane, prihvat plovila u nautičkom turizmu

Nautički vezovi mogu biti cjelogodišnji, sezonski i tranzitni. Prihvatni kapaciteti su cjelogodišnji i sezonski, a usluge prihvaća plovila su iznajmljivanje stalnog i tranzitnog veza.

Pravilnikom o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma propisani su vrste, minimalni uvjeti, kategorije i način kategorizacije luka nautičkog turizma. Luke nautičkog turizma, prema vrsti usluge koje u luci pružaju, razvrstavaju se na: sidrišta, odlagališta plovnih objekata, suhe marine i marine.²⁶ *Sidrište* je dio morskog ili vodenog prostora pogodnog za sidrenje plovnih objekata opremljeno napravama za sigurno sidrenje. *Odlagalište plovnih objekata* dio je kopna ograđen i uređen za pružanje usluga odlaganja plovnih objekata na suhom te pružanje usluga transporta, spuštanja u vodu i dizanja iz vode plovnog objekta. U vrsti *odlagalište plovnih objekata* ne mogu boraviti turisti i ne može se obavljati priprema plovnog objekta za plovidbu. *Suha marina* dio je kopna ograđen i uređen za pružanje usluga smještaja plovnih objekata na suhom te pružanje usluga transporta, spuštanja u vodu i dizanja iz vode plovnog objekta. U vrsti *suha marina* mogu boraviti turisti i može se obavljati priprema plovnog objekta za plovidbu. *Marina* je dio vodenog prostora i obale posebno izgrađen i uređen za pružanje usluga veza, smještaja turista u plovnim objektima te ostalih usluga.

Sve luke nautičkog turizma moraju zadovoljiti barem minimalne uvjete propisane Pravilnikom o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma. Posebno su važni oni uvjeti koji se odnose na sigurnost boravka plovila u marini. Međutim, tim Pravilnikom oni se detaljno ne razrađuju. Može se izdvojiti odredba čl. 11. Pravilnika prema kojoj marina, između ostalog, mora biti uređena i opremljena tako da omogućava nesmetano i sigurno kretanje turista i osoblja te nesmetan prijevoz i prijenos stvari. Nadalje, uređenje, uređaji i oprema u marini

u lukama otvorenim za javni promet od županijskog i lokalnog značaja reguliran je Pravilnikom o kriterijima za određivanje namjene pojedinog dijela luke otvorene za javni promet županijskog i lokalnog značaja, način plaćanja veza, uvjete korištenja, te određivanje maksimalne visine naknade i raspodjele prihoda, Narodne novine br. 94/2007, 79/2008, 114/2012, 47/2013.

26 Nasuprot razvrstaju luka nautičkog turizma u Hrvatskoj propisanom Pravilnikom o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma (sidrišta, odlagališta plovnih objekata, suhe marine i marine) u dostupnoj literaturi luke nautičkog turizma razvrstavaju se na sidrišta, privezišta, suhe marine i marine. Takva podjela je sadržana i u Pravilniku o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma iz 1999., Narodne novine br. 142/1999, 47/2000, 121/2000, 45/2001, 108/200, 106/2004, koji je prestao važiti donošenjem novog Pravilnika iz 2008. Međutim, novim je Pravilnikom u prijelaznim i završnim odredbama propisano kako pravne ili fizičke osobe koje na dan stupanja na snagu toga Pravilnika imaju rješenje za luku nautičkog turizma sukladno Pravilniku iz 1999. nemaju obvezu usklađivanja s novim Pravilnikom, ali mogu podnijeti zahtjev za razvrstavanje i kategorizaciju sukladno novom Pravilniku iz 2008. Prema toj odredbi, većina luka nautičkog turizma i dalje je kategorizirana po prethodno važećoj kategorizaciji. Stoga, razvrstavanje koje je propisano novim Pravilnikom iz 2008. još uvijek nije zaživjelo u praksi. Opširnije vidi Petrinović *et al.*, *The Status of Vessels for Sport and Recreation... op. cit.*, str. 314-315.

trebaju biti stalno u funkcionalnom stanju i bez oštećenja, što se posebno odnosi na uređaje i opremu za privez plovila. Pored toga, može se izdvojiti i odredba čl. 17. prema kojoj se kapacitet marine utvrđuje prema broju vezova u moru te suhih vezova, a tako utvrđeni kapacitet, zbog zahtjeva tržišta (promjenljiva veličina plovniha objekata na vezu), može odstupati najviše 20%.

Kategorizaciji podliježu samo luke nautičkog turizma vrste marina. Kategorija marine utvrđuje se ovisno o ispunjavanju uvjeta propisanih Pravilnikom o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma za pojedinu kategoriju i to prema: kvaliteti opreme i uređenja, standardu usluga, raznovrsnosti dopunjujućih usluga koje se turistima pružaju u marini, kao i ostalih usluga i sadržaja na raspolaganju turistima u neposrednoj blizini marine, te kvaliteti održavanja marine u cjelini. Kategorije marine označavaju se sidrima. Vrsta marina kategorizira se u sljedeće kategorije: dva sidra, tri sidra, četiri sidra te pet sidara. Prema posljednjim objavljenim podacima Ministarstva turizma iz 2018. u Republici Hrvatskoj ukupno je kategorizirano 60 marina.²⁷

Prema čl. 23. Pravilnika o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma uvjeti za kategorije koje treba ispuniti marina utvrđeni su u Prilogu I. toga Pravilnika – Uvjeti za kategorije Marine. Od svih navedenih uvjeta za sigurnost plovidbe važni su: mornarsko-čuvarska služba 24 sata dnevno, dnevno meteorološko izvješće, uređaji i oprema za vez u moru, gatovi s vezovima, oprema za privez i oznake vezova u dobrom stanju te kontinuirano održavanje marine.

Vrijedi napomenuti da je važeći Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma iz 2008. godine donesen temeljem Zakona o pružanju usluga u turizmu iz 2007. godine²⁸ i njegova je provedba u nadležnosti Ministarstva turizma. S obzirom na protek vremena, činjenicu da je 2017. godine donesen novi Zakon o pružanju usluga u turizmu te nove zahtjeve tržišta i prevladavajuću praksu u hrvatskim marinama, u cilju njihove konkurentnosti na međunarodnom planu treba donijeti novi osuvremenjeni pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma, na čemu Ministarstvo turizma trenutno radi. S obzirom na trend intenzivnog rasta kapaciteta nautičkih vezova u lukama otvorenim za javni promet koje se ne kategoriziraju po ovom ključu i ne podliježu propisanoj standardizaciji kvalitete usluge nautičkog veza te s obzirom na to da rastu i kapaciteti suhog veza za rekreacijska plovila u unutrašnjosti, tj. izvan zone luka i pomorskog dobra, valjalo bi novi pravilnik koncipirati tako da obuhvati sve kategorije pružatelja usluga nautičkog veza koji posluju na pomorskom dobru,

²⁷ Kategorizacija marina u Republici Hrvatskoj dostupna je na službenoj internetskoj stranici Ministarstva turizma – <https://mint.gov.hr/pristup-informacijama/kategorizacija-11512/arhiva-11516/11516>.

²⁸ Narodne novine br. 68/2007, 88/2010, 30/2014, 89/2014, 152/2014.

u lukama ili izvan tih zona, kako bi se osigurao minimum standarda te ujednačen i tržišno pravedan sustav kategorizacije ove usluge u nautičkom turizmu koji će osigurati uvjete za lojalnu tržišnu utakmicu među svim pružateljima usluga nautičkog veza unutar Hrvatske te ujedno doprinijeti konkurentnosti ove grane gospodarstva na europskom i međunarodnom planu. Naša je preporuka da se novim pravilnikom o razvrstavanju i kategorizaciji pružatelja usluga nautičkog veza propiše minimum standarda koji bi bio zajednički svim pružateljima usluga nautičkog veza, a koji bi, među ostalim, trebao obuhvatiti i razrađene minimalne zahtjeve sigurnosti, protupožarne zaštite, zaštite okoliša, medicinske prve pomoći i sl., koji, naravno, trebaju biti u skladu s odgovarajućim posebnim propisima.

S aspekta sigurnosti plovidbe u lukama nautičkog turizma, važni su ranije spomenuti Pravilnik o uvjetima i načinu održavanja reda u lukama donesen temeljem Pomorskog zakonika i Uredba o uvjetima kojima trebaju udovoljavati luke donesena temeljem Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama. Ova dva podzakonska akta koji se međusobno preklapaju s obzirom na predmet reguliranja treba nadomjestiti novim osuvremenjenim jedinstvenim aktom, po mogućnosti novim Pravilnikom o uvjetima i načinu održavanja reda u lukama i na ostalim dijelovima unutarnjih morskih voda i teritorijalnog mora Republike Hrvatske koji će se donijeti temeljem izmijenjenog i dopunjenog Pomorskog zakonika²⁹, ali uvažavajući i potrebu usklađivanja s budućim novim Zakonom o pomorskom dobru i morskim lukama koji je trenutno u izradi. Taj bi pravilnik, među ostalim, trebao definirati minimalne standarde sigurnosti plovidbe, protupožarne zaštite, zaštite okoliša, medicinske prve pomoći i sl., koji trebaju biti u skladu s odgovarajućim posebnim propisima, ali posebno prilagođeni za morske luke, i to kako za one otvorene za javni promet, tako i za luke posebne namjene. Posebno, kad je riječ o lukama nautičkog turizma te dijelovima javnih luka namijenjenima za nautički vez, treba voditi računa da propisani minimalni standardi sigurnosti i zaštite okoliša budu jednaki za jedne i za druge.

3.2. Plovila u nautičkom turizmu

U nautičkom turizmu pojavljuju se brojna plovila različitih svojstava i namjene.³⁰ Zajednička karakteristika svih plovila u nautičkom turizmu jest da služe za

²⁹ Na 9. sjednici Hrvatskog sabora 12. listopada 2018. donesen je zaključak da se prihvaća Prijedlog zakona o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika, prvo čitanje, P.Z.E. br. 421 – predlagatelj: Vlada Republike Hrvatske. Vidi <http://www.sabor.hr/prijedlog-zakona-o-izmjenama-i-dopunama-pomorskog-zakonika-prvo-citanje-pze-br-421-predlagateljica?t=46034&tid=205843>, stranica posjećena 10. prosinca 2018.

³⁰ Luković, *et al.*, *op. cit.*, str. 76.

sport i rekreaciju.³¹ Plovila u nautičkom turizmu u načelu ne podliježu odredbama međunarodnih konvencija, što se tiče sigurnosti plovidbe, već su podvrgnuti domaćim propisima.³²

Prema čl. 5. Pomorskog zakonika³³ plovni objekti razvrstavaju se na brod, ratni brod, podmornicu, jahtu i brodicu. S obzirom na specifičnosti nautičkog turizma treba definirati pojmove brod, brodica i jahta. *Brod* je plovni objekt namijenjen za plovidbu morem, čija je duljina veća od 12 metara, a bruto tonaža veća od 15, ili je ovlašten prevoziti više od 12 putnika. *Jahta* je plovni objekt za sport i razonodu, neovisno koristi li se za osobne potrebe ili za gospodarsku djelatnost, a čija je duljina veća od 12 metara i koji je namijenjen za dulji boravak na moru te koji je pored posade ovlašten prevoziti ne više od 12 putnika. *Brodica* je plovni objekt namijenjen za plovidbu morem koji nije brod ili jahta, čija je duljina veća od 2,5 metara, ili ukupne snage porivnih strojeva veće od 5 kW. Pojam brodica ne obuhvaća: plovila koja pripadaju drugom pomorskom objektu u svrhu prikupljanja, spašavanja ili obavljanja radova, plovila namijenjena isključivo za natjecanja, kanue, kajake, gondole i pedaline te daske za jedrenje i daske za jahanje na valovima. Ako Pomorskim zakonikom nije drugačije određeno, njegove odredbe koje se odnose na brodove primjenjuju se i na jahte.

Trenutno su u postupku izmjene i dopune Pomorskog zakonika. Prema Prijedlogu zakona o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika, pripremljenog u okviru Ministarstva mora, prometa i infrastrukture, mijenja se čl. 5. Pomorskog zakonika. Kada izmjene i dopune stupe na snagu izmijenit će se postojeće definicije broda, jahte i brodice. *Brod* će se definirati kao plovni objekt namijenjen za plovidbu morem, čija je duljina veća od 15 metara ili je ovlašten prevoziti više od 12 putnika. *Jahta* će se definirati kao plovni objekt za sport i razonodu, neovisno koristi li se za osobne potrebe ili za gospodarsku djelatnost, a čija je duljina trupa veća od 15 metara i koji je namijenjen za dulji boravak na moru, te koji je pored posade ovlašten prevoziti do 12 putnika. *Brodica* će se definirati kao plovni objekt namijenjen za plovidbu morem koji je ovlašten prevoziti najviše 12 putnika, čija je duljina trupa veća od 2,5 metra, a manja ili jednaka 15 metara, ili ukupne snage porivnih uređaja veće od 5 kW. Pojam brodica, jednako kao i prema sada važećem propisu, neće obuhvaćati: plovila koja pripadaju drugom pomorskom objektu u

31 U plovila u nautičkom turizmu ubrajaju se i brodovi za kružna putovanja. Međutim, ta plovila nisu predmet analize u ovom radu.

32 Tako Petrinović *et al.*, *The Status of Vessels for Sport and Recreation... op. cit.*, str. 315.

33 Pomorskim zakonikom uređeni su odnosi koji se primjenjuju na sve plovne objekte koji se nalaze ili plove unutarnjim morskim vodama i teritorijalnim morem Republike Hrvatske, pa samim time i na plovila u nautičkom turizmu.

svrhu prikupljanja, spašavanja ili obavljanja radova, plovila namijenjena isključivo za natjecanja, kanue, kajake, gondole i pedaline te daske za jedrenje i daske za jahanje na valovima. U prethodno citiranom izmijenjenom čl. 5. Pomorskog zakonika sadržana je nova definicija – velika putnička jahta. Stoga će se, stupanjem na snagu izmjena i dopuna Pomorskog zakonika, velika putnička jahta definirati kao jahta duljine trupa jednakog 24 metra ili većeg te koja je pored posade ovlaštena prevoziti više od 12, ali ne više od 36 putnika.

Prema Pravilniku o brodicama i jahtama³⁴ postoji nešto detaljnija podjela plovila u nautičkom turizmu, a temelji se na tehnološkim obilježjima plovila. Tako se razlikuju brodica za osobne potrebe, brodica za gospodarske namjene, jahta za gospodarske namjene, jahta za osobne potrebe, rekreacijsko plovilo te gliser. *Brodica za osobne potrebe* je brodica za sport i razonodu koja se ne koristi u gospodarske namjene, dok je *brodica za gospodarske namjene* brodica za prijevoz putnika i/ili tereta uz naplatu, brodica za rekreaciju za iznajmljivanje, profesionalno obavljanje ribolova, vađenje šljunka, kamena i druge gospodarske djelatnosti. *Jahta za gospodarske namjene* je jahta namijenjena iznajmljivanju sa ili bez posade, dok je *jahta za osobne potrebe* jahta koja se ne koristi u gospodarske namjene. *Rekreacijsko plovilo* je plovilo bilo koje vrste namijenjeno za sport i razonodu duljine trupa od 2,5 do 24 metra mjereno prema usuglašenoj normi, neovisno o vrsti pogona. *Gliser* je brodica ili jahta koja pomoću mehaničkog porivnog uređaja klizi po površini mora.

Prema Pravilniku o vrstama i kategorijama plovnih objekata nautičkog turizma plovni objekti nautičkog turizma su brod, brodica ili jahta uređeni i opremljeni za pružanje turističkih usluga u nautičkom turizmu. Nadalje, istim Pravilnikom plovni objekti nautičkog turizma razvrstavaju se, prema vrsti usluga koje se na njima pružaju, na plovne objekte za izlete te plovne objekte za krstarenje. *Plovni objekt za izlete* namijenjen je za turističke usluge prijevoza turista na izletima u trajanju do 24 sata u kojem se ne pruža usluga smještaja. *Plovni objekt za krstarenje* namijenjen je za turističke usluge prijevoza turista na krstarenjima u trajanju preko 24 sata, a opremljen je za višednevni boravak turista. Plovni objekti moraju ispunjavati minimalne uvjete utvrđene posebnim propisima glede upisa u hrvatske upisnike odnosno očevidnike kao i uvjete propisane tim Pravilnikom.

³⁴ Pravilnik o brodicama i jahtama primjenjuje se na jahte upisane u hrvatski upisnik jahti i brodice upisane u hrvatske očevidnike brodica te na sve brodice i jahte koje plove unutarnjim morskim vodama i teritorijalnim morem Republike Hrvatske kada je to izričito propisano odredbama navedenog Pravilnika.

4. TIJELO KOJE UPRAVLJA LUKOM – KONCESIONAR

Prema odredbama Pravilnika o uvjetima i načinu održavanja reda u lukama i na ostalim dijelovima unutarnjih morskih voda i teritorijalnog mora Republike Hrvatske tijelo koje upravlja lukom je lučka uprava kad je riječ o lukama otvorenim za javni promet, odnosno ovlaštenik koncesije – koncesionar za luke posebne namjene (čl. 2. st. 1. toč. 6.). Radi upravljanja, gradnje i korištenja luke otvorene za javni promet osniva se lučka uprava. Lučka uprava je neprofitna pravna osoba čije je osnivanje, ustrojstvo i djelatnost³⁵ uređeno Zakonom o pomorskom dobru i morskim lukama.³⁶

Marinama upravljaju privatni koncesionari³⁷. Koncesionar je dužan marinu koristiti sukladno odluci o koncesiji i sklopljenom ugovoru o koncesiji te održavati marinu prema njenoj namjeni i zahtjevima sigurnosti plovidbe u njoj.³⁸ Sadržajno je većina djelatnosti koje se obavljaju u marinama (lukama posebne namjene) identična onima u lukama otvorenim za javni promet, uz određene specifičnosti.³⁹ Koncesionar je dužan donijeti *pravilnik o redu u luci* kojim propisuje svoja i korisnikova prava i obveze.⁴⁰

Poslovi koncesionara u lukama nautičkog turizma regulirani su u više zakonskih i podzakonskih propisa. Najvažniji zakonski propisi su: Pomorski zakonik i Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama. Od brojnih podzakonskih propisa koji reguliraju djelatnosti u lukama posebno se mogu izdvojiti: Pravilnik o uvjetima i načinu održavanja reda u lukama i na ostalim dijelovima unutarnjih morskih voda i teritorijalnog mora Republike Hrvatske te Uredba o uvjetima kojima moraju udovoljavati luke.

35 Djelatnost lučke uprave je: briga o gradnji, održavanju, upravljanju, zaštiti i unapređenju pomorskog dobra koje predstavlja lučko područje; gradnja i održavanje lučke podgradnje, koja se financira iz proračuna osnivača lučke uprave; stručni nadzor nad gradnjom, održavanjem, upravljanjem i zaštitom lučkog područja (lučke podgradnje i nadgradnje); osiguravanje trajnog i nesmetanog obavljanja lučkog prometa, tehničko-tehnološkog jedinstva i sigurnost plovidbe; osiguravanje pružanja usluga od općeg interesa ili za koje ne postoji gospodarski interes drugih gospodarskih subjekata; usklađivanje i nadzor rada ovlaštenika koncesije koji obavljaju gospodarsku djelatnost na lučkom području; donošenje odluke o osnivanju i upravljanju slobodnom zonom na lučkom području sukladno propisima koji uređuju slobodne zone; te drugi poslovi utvrđeni zakonom.

36 Opširnije vidi Mandić, N., *Pravni okvir funkcioniranja (državnih) lučkih uprava u Republici Hrvatskoj, Suvremeni promet*, vol. 33, br. 1-2, 2013., str. 115.

37 Koncesionar je gospodarski subjekt s kojim je davatelj koncesije sklopio ugovor o koncesiji, Zakon o koncesijama, Narodne novine br. 69/2017, čl. 5. st. 1. toč. 2.

38 Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama, čl. 81. st. 4.

39 Tako Bolanča, D., *Pravni status morskih luka kao pomorskog dobra u Republici Hrvatskoj*, Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu, Split, 2003., str. 98-99. Vidi također odluku Visokog trgovačkog suda Republike Hrvatske, Pž 8130/03-3, 22. studenog 2006.

40 Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama, čl. 84. st. 1.

5. SIGURNOST PLOVIDBE I INSPEKCIJSKI NADZOR NAD PLOVILIMA I POMORSKIM DOBROM U MARINAMA

Temeljem Pomorskog zakonika, Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama te Pravilnika o uvjetima i načinu održavanja reda u lukama i na ostalim dijelovima unutarnjih morskih voda i teritorijalnog mora Republike Hrvatske koncesionar svake pojedine marine mora donijeti pravilnik o redu u toj marini i uvjetima korištenja marinom. Tako, Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama u čl. 84. st. 1. te Pravilnik o uvjetima i načinu održavanja reda u lukama i na ostalim dijelovima unutarnjih morskih voda i teritorijalnog mora Republike Hrvatske u čl. 3. st. 2. – 4. propisuju obvezu ovlaštenika koncesije da donese pravilnik o redu u marini, kojim određuje namjenu pojedinog dijela marine i način odvijanja prometa u njoj. Ovlaštenici koncesije u marinama dužni su voditi računa o potrebama za stalni vez, tranzitni vez i operativni vez. Nadalje, pravilnikom o redu u marini propisuje se postupak javljanja, načini uplovljavanja, pristajanja, vezivanja, premještanja, sidrenja i isplavljanja pomorskih objekata i način kontrole nad obavljanjem tih radnji te red i uvjeti korištenja. Pravilnik o redu u marini primjenjuje se na cijelom kopnenom i morskom prostoru marine, a sukladno ugovoru o koncesiji⁴¹ na pomorskom dobru u svrhu izgradnje i korištenja te marine. Red u marini provodi koncesionar, kao tijelo koje upravlja lukom dok nadzor sigurnosti plovidbe obavlja nadležna lučka kapetanija. Pravilnik o redu u marini potvrđuje nadležna lučka kapetanija te mora biti javno objavljen.⁴²

Boravak plovila u marini obuhvaća nekoliko međusobno povezanih faza koje su detaljno razrađene pravilnikom o redu u marini, a izravno utječu na sigurnost plovila i plovidbe općenito u marini. To su: određivanje mjesta za privez plovila⁴³, uplovljavanje i isplavljanje plovila⁴⁴, vezivanje i sidrenje⁴⁵, boravak plovila u

41 Ugovor o koncesiji sklapa se između koncedenta i koncesionara. Prilikom sklapanja ugovora o koncesiji ugovorne su strane najčešće javna vlast, na teritoriju koje se trebaju ostvarivati prava iz dodijeljene koncesije, te privatna osoba određena odlukom o koncesiji tj. osoba u korist koje je koncesija dodijeljena. Opširnije vidi Đerđa, D., Ugovor o koncesiji, *Hrvatska javna uprava*, vol. 6, br. 3, 2006., str. 85-120.

42 Tako Petrinović, R.; Mandić, N.; Milošević Puj, B., Standardi sigurnosti plovidbe u lukama nautičkog turizma (marinama) s posebnim osvrtom na održavanje reda u luci, *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, vol. 57, br. 172, 2018., str. 180.

43 Vezovi u marinama, s obzirom na vrijeme zadržavanja plovila, mogu se razvrstati na stalni vez, tranzitni vez i operativni vez. U većim, dobro organiziranim, marinama osiguravaju se posebni vezovi za charter plovila. Mjesto za privez plovila (vez) u marini određuje kapetan marine, dok je voditelj plovila dužan marini najaviti dolazak svog plovila. Opširnije vidi *ibidem*, str. 183.

44 Opširnije o postupcima i procedurama prilikom uplovljavanja i isplavljanja plovila u/iz marine vidi *ibidem*, str. 184-185.

45 Način vezivanja plovila u marini ovisi o nekoliko čimbenika, a prvenstveno o kapacitetu te broju i veličini plovila smještenih u marini. Vezivanje plovila također ovisi o vremenskim prilikama, posebno o vjetrovima koje kapetan marine treba temeljem vremenske prognoze predvidjeti kako bi pripremio

marini⁴⁶ te odlazak plovila iz marine⁴⁷. Pridržavanjem navedenih pravila, od strane korisnika plovila kao i djelatnika koncesionara, ostvaruje se najviši standard sigurnosti plovidbe u marini, a uvažavajući specifičnosti svake pojedine marine.

U ostvarivanju sigurnosti plovidbe u marinama posebno je važno poštovati procedure o održavanju reda u marini kako bi se izbjegle, odnosno znatno smanjile mogućnosti nastanka pomorskih havarija. Pomorska havarija ili nezgoda je događaj ili skup događaja istog podrijetla koji uzrokuje gubitak ili oštećenje broda, jahte, brodice, tereta, druge imovine na moru, ali i ljudske žrtve (smrt ili tjelesna ozljeda članova posade, putnika ili trećih osoba). Događaj koji je uzrokovao pomorsku havariju mora biti izvanredne naravi – redoviti gubici ili troškovi koji prate plovidbu i pomorsku djelatnost nisu pomorska havarija. Pomorska havarija može biti uzrokovana opasnostima mora (viša sila ili slučaj) i djelovanjem ljudi, koji mogu biti članovi posade broda ili treće osobe.⁴⁸ Pomorske havarije mogu se razvrstati prema uzrocima (potonuće, požar i eksplozija, nasukavanje, sudar, udar i dr.) odnosno vrstama štetnih posljedica (npr. gubitak ili ugroza ljudskih života, materijalne štete, onečišćenje okoliša, nematerijalne štete i dr.).⁴⁹

Iz analize dostupnih podataka za prethodnih sedam godina proizlazi kako, sa stajališta sigurnosti plovidbe, marine pružaju dovoljnu razinu sigurnosti boravka plovila na vezu, i to kako tijekom ljeta kada su učestala uplovljavanja i isplovljavanja tako i tijekom zime, odnosno u vrijeme kada najveći dio plovila nema stalnu posadu.⁵⁰ Promet u područjima u neposrednoj blizini marina obilježen je svojstvima pojedine marine. No, bez obzira na to, pomorski promet u blizini marina i ostalim dijelovima unutarnjih morskih voda obilježava godišnji promet koji je najizrazitiji tijekom ljetnog razdoblja, tjedni promet koji je najintenzivniji krajem tjedna (kada dolazi do izmjene posade na unajmljenim plovilima) te dnevni promet koji je znatno povećan u jutarnjim satima kada plovila napuštaju marinu odnosno u

sve za siguran vez plovila. U marinama je zabranjeno sidrenje plovila, a iznimno, kapetan marine može dopustiti privremeno sidrenje ako za to postoji opravdan razlog. Opširnije o procedurama pri vezivanju i sidrenju u marini vidi *ibidem*, str. 185-187.

46 Vlasnik odnosno korisnik plovila odgovoran je za ispravnost plovila kao i za sigurnost i plovidbenu sposobnost na čitavom prostoru marine i za cijelo vrijeme boravka. Za vrijeme boravka u marini vlasnik odnosno korisnik plovila, a u njihovo ime voditelj plovila, obavezan je održavati plovilo u tehnički ispravnom stanju sposobnosti za plovidbu. Opširnije o boravku plovila u marini vidi *ibidem*, str. 187-190.

47 Pravilnicima o redu u marinama propisane su obveze vlasnika, korisnika odnosno voditelja plovila kada kao fizička osoba napušta plovilo koje ostaje na vezu u marini kao i obveze korisnika plovila kada plovilom odlazi iz marine. Pritom je važno razlikovati stalni boravak (stalni vez) od tranzitnog. Opširnije o odlasku plovila iz marine vidi *ibidem*, str. 190-191.

48 Tako Pavić *op. cit.*

49 Tako Luković *et al.*, *op. cit.*

50 Tako *ibidem*, str. 88-89.

predvečerje kada se znatan broj plovila vraća na noćenje u marinu.⁵¹ Uz vremenske prilike, čest uzrok opasnosti koja prijete sigurnosti plovidbe u marini je niska razina stručnosti osoba koje upravljaju plovilima nautičkog turizma⁵², a opasnost za sigurnost plovidbe predstavlja i povećan promet.⁵³ Marine koje su građene na području koje nije prirodno zaštićeno od djelovanja mora mogu imati dijelove u kojima je sigurnost priveza, u određenim okolnostima, upitna. To se odnosi prvenstveno na marine u kojima je utjecaj valova umanjen izgradnjom lukobrana. U slučaju većeg nevremena u takvim marinama plovila privezana u neposrednoj blizini ulaza mogu biti izložena znatnim kretanjima na valovima što može dovesti do oštećenja plovila.⁵⁴

Ako se u pojedinim marinama ne vodi dovoljno računa o načinu priveza i rasporedu plovila što je često posljedica nedovoljnog broja raspoloživih vezova, osobito u ljetnom razdoblju, veća je vjerojatnost pomorskih havarija (sudar, udar, potonuće i dr.) na mjestu priveza, prilikom manevriranja u marini ili pri uplovljavanju i isplovljavanju.⁵⁵

Prilikom manevriranja u marinama dolazi do nesreća koje u pravilu ne dovede do gubitka plovila (udar plovila u obalu ili sudar s drugim privezanim plovilom, zaplitanje vijka plovila o privezne konope čemu pridonosi nedovoljan prostor za privez i manevriranje u marinama). Iznimka je požar koji može dovesti do velikih oštećenja ili gubitka jednog ili više plovila.

Značajnu ulogu u ostvarivanju sigurnosti plovidbe u marinama imaju obučeni djelatnici marine, osobito kapetan marine i mornari.⁵⁶ Oni svojim angažmanom i stručnim savjetima prilikom manevriranja plovilom u marini te privezivanja/ odvezivanja značajno doprinose smanjenju pomorskih nezgoda.⁵⁷

Pravilnik o redu u marini provodi uprava odnosno kapetan marine, a nadzor nad provođenjem pravilnika o redu u marini vrši nadležna lučka kapetanija. U skladu s tom odredbom jasno su razgraničena ovlaštenja i nadležnosti koncesionara i lučkih kapetanija. Zbog kršenja odredbi pravilnika o redu, marina je ovlaštena prestati pružati svoje usluge, što uključuje i otkazivanje veza. Također, ima pravo na naknadu štete od odgovornog korisnika odnosno prekršitelja pravilnika temeljem njegove građanskopravne odgovornosti. Prekršajne kazne može naplatiti samo nadležna lučka kapetanija.

51 Opširnije vidi Luković *et al.*, *op. cit.*, str. 89.

52 *Ibidem*, str. 93.

53 Tako Petrinović *et al.*, Standardi sigurnosti plovidbe u lukama nautičkog turizma..., *op. cit.*, str. 199.

54 Opširnije vidi Luković *et al.*, *op. cit.*, str. 89.

55 Tako Petrinović *et al.*, Standardi sigurnosti plovidbe u lukama nautičkog turizma..., *op. cit.*, str. 200.

56 Opširnije o poslovima kapetana marine i mornara vidi *ibidem*, str. 180-182.

57 Tako *ibidem*, str. 200.

Pravilnikom o obavljanju inspekcijskog nadzora sigurnosti plovidbe reguliran je inspekcijski nadzor nad domaćim i stranim plovilima u nautičkom turizmu te nad pomorskim dobrom čiji su dijelovi i marine, a koji obavljaju prvenstveno ovlašteni djelatnici lučkih kapetanija.

Inspekcijskom pregledu u marinama podvrgavaju se plovila nautičkog turizma za koja postoji dojava, sumnja ili je zapaženo da nemaju valjane isprave i knjige, imaju nedostatke u konstrukciji i opremi ili su prekrcana s obzirom na utvrđenu nosivost odnosno najveći dopušteni broj osoba te ako se s plovila neovlašteno koristilo radiopostajom. Plovila se podvrgavaju inspekcijskom nadzoru i kada granična kontrola nije obavljena prema propisima, ako su plovila namijenjena za osobne potrebe, a neovlašteno obavljaju kabotažu,⁵⁸ odnosno obavljaju gospodarsku djelatnost bez koncesijskog odobrenja i ako osobe na plovilima neovlašteno vade potonule stvari. Inspektori lučke kapetanije pregledat će plovilo ako su voditelj plovila ili članovi posade u plovidbi pod utjecajem alkohola ili droga; ako osobe na plovilu onečišćuju more uljem ili otpadom; zatim ako glisiraju na udaljenosti od obale manjoj od propisane ili na mjestu gdje je glisiranje zabranjeno; ako prilikom dolaska ili odlaska iz luke nisu smanjili brzinu, a valovi koji su nastali njihovom plovidbom nanijeli su štetu ili su mogli nanijeti štetu drugim plovnim objektima, obali ili uređajima u marini te ako se plovidba obavlja na nepropisnoj udaljenosti od obale, objekata marikulture ili plutajuće obale. Inspekcijskom pregledu u marinama podvrgavaju se i plovila koja se sidre na mjestu na kojem je sidrenje zabranjeno ili ometa sigurnost plovidbe, koja se nisu privezala odgovarajućim i ispravnim vezovima prilagođenim meteorološkim uvjetima ili su se privezala tako da ometaju plovidbu drugih plovnih objekata, kretanje osoba i vozila po obali, kao i rad lučkih naprava. Podvrgavaju se pregledu i ona plovila koja nemaju propisan broj članova posade s odgovarajućim ovlaštenjima; koja su pretrpjela nesreću ili nanijela drugome štetu; koja se ne pridržavaju pravila o izbjegavanju sudara na moru; ako propisno ne viju zastavu i ako ne obavljaju radnje utvrđene posebnim propisom (propisi kojima se uređuje ronjenje, red u lukama, vijanje zastave, onečišćenju mora i dr.).⁵⁹

U provedbi inspekcijskog nadzora inspektor će obaviti nadzor nad ispravama plovila u nautičkom turizmu te nad brojem i ovlaštenjima članova posade. Uvjerit

⁵⁸ Pomorska kabotaža uključuje prijevoz osoba jahtom ili brodicom unutar unutarnjih morskih voda i teritorijalnog mora uz naplatu. Pomorska kabotaža u Republici Hrvatskoj obavlja se sukladno Pravilniku o uvjetima za obavljanje pomorske kabotaže u Republici Hrvatskoj (Narodne novine br. 56/2014, 56/2017) i uredbi Europske unije koja uređuje pomorsku kabotažu – Uredba Vijeća br. 3577/1992 od 7. prosinca 1992. o primjeni načela slobode pružanja usluga u pomorskom prijevozu unutar država članica – pomorska kabotaža.

⁵⁹ Pravilnik o obavljanju inspekcijskog nadzora sigurnosti plovidbe, čl. 81.

će se udovoljava li opće stanje plovila osnovnim uvjetima glede sigurnosti plovidbe i zaštite morskog okoliša.⁶⁰ Pri obavljanju inspekcijskog pregleda *domaćeg* plovila nautičkog turizma inspektor će pregledati: dozvolu za plovidbu brodice, upisni list jahte, svjedodžbu o sposobnosti jahte za plovidbu, ovlaštenja za upravljanje brodicom ili jahtom, policu osiguranja obvezne odgovornosti za nematerijalne štete vlasnika brodice, koncesijsko odobrenje za obavljanje određene djelatnosti te dokaz o vlasništvu ili punomoć za korištenje brodicom ili jahtom.⁶¹ Pri obavljanju inspekcijskog pregleda *stranog* plovila nautičkog turizma inspektor će pregledati: ovjereni popis posade i putnika, ovjereni popis osoba koji borave na jahti, dokaz da je brodica ili jahta sposobna za plovidbu, dokaz da je osoba koja zapovijeda brodicom ili jahtom sposobna upravljati plovilom sukladno nacionalnim propisima države čiju zastavu vije, dokaz o obveznom osiguranju od odgovornosti za štetu počinjenu trećim osobama, dokaz o vlasništvu ili punomoć za korištenje brodicom ili jahtom, dokaz o plaćenju naknadi za sigurnost plovidbe i zaštitu mora od onečišćenja te dokaz o plaćenju naknadi za korištenje objekata sigurnosti plovidbe i boravišnoj pristojbi.⁶²

Inspektor će pri pregledu *domaćeg* plovila provjeriti jesu li zadovoljeni zahtjevi Tehničkih pravila Hrvatskog registra brodova. Pri pregledu *stranog* plovila poduzet će sve potrebno kako ta plovila ne bi ugrožavala sigurnost plovidbe i morski okoliš. Ako inspektor u obavljanju nadzora utvrdi da plovilo ima nedostatke koji ugrožavaju sigurnost plovidbe, rješenjem će zabraniti njegovu daljnju plovidbu, a ako nedostaci bitno ne ugrožavaju sigurnost plovidbe, naredit će vlasniku, odnosno voditelju brodice ili zapovjedniku jahte da ih otkloni u određenom roku. Ako se nedostaci ne uklone u predviđenom roku, inspektor će zabraniti daljnju plovidbu.⁶³

U obavljanju *inspekcijskog nadzora pomorskog dobra* može se utvrditi kako se u marinama ne provodi režim reguliran nacionalnim propisima koji uređuju red u lukama ili da je stanje marine takvo da predstavlja opasnost za sigurnost plovila.⁶⁴ U tom slučaju inspektor će narediti koncesionaru da radi otklanjanja utvrđenih nedostataka, u određenom roku, poduzme odgovarajuće mjere ili obavi potrebne radove.⁶⁵ Ako te mjere i radovi ne budu izvršeni u određenom roku, inspektor

⁶⁰ *Ibidem*, čl. 82. st. 1.

⁶¹ *Ibidem*, čl. 82. st. 3.

⁶² *Ibidem*, čl. 82. st. 4.

⁶³ Tako Petrinović *et al.*, Standardi sigurnosti plovidbe u lukama nautičkog turizma..., *op. cit.*, str. 197-198.

⁶⁴ Čl. 172. st. 1. i 4. PZ-a. Opširnije vidi Bolanča, D., *Prometno pravo Republike Hrvatske*, Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu, Split, 2016., str. 170.

⁶⁵ Čl. 172. st. 1. PZ-a.

sigurnosti plovidbe može: zabraniti pristajanje plovila,⁶⁶ zabraniti uporabu operativne ili druge obale ili njenog dijela⁶⁷ te zabraniti promet u marini⁶⁸. Inspektor može odmah poduzeti navedene mjere, ako uočeni nedostaci neposredno ugrožavaju ljudske živote, sigurnost plovidbe i zaštitu okoliša.⁶⁹

6. JAVNE OVLAŠTI KONCESIONARA MARINE

Zbog postizanja najviših standarda sigurnosti plovidbe u marinama važno je razjasniti ima li koncesionar marine javne ovlaštati u nadziranju sigurnog odvijanja svih faza boravka plovila u marini, uključujući uplovljavanje i isplovljavanje plovila, vezivanje i sidrenje, boravak u marini te odlazak plovila iz marine.

Javne ovlaštati su oblik obavljanja javne vlasti od strane nedržavnih subjekata – ustanova, poduzeća i drugih pravnih osoba. Država je to pravo povjerila tim subjektima kako bi u okviru svoje djelatnosti na autoritativan način obavljali određene poslove od javnog interesa. Podjela javnih ovlaštati predstavlja, zapravo, oblik prenošenja (delegacije) nadležnosti s državnog tijela na pravne osobe izvan sustava državnih tijela.⁷⁰

Nedržavni subjekti mogu obavljati javne ovlaštati samo kad su im one povjerenje od strane nadležnog državnog tijela i odgovarajućim pravnim aktom tj. mora biti ustanovljena nadležnost nedržavnog subjekta da autoritetom javne vlasti obavlja određene poslove. Najbolje rješenje je da se javne ovlaštati povjeravaju onim pravnim aktom (zakonom) kojim se u materijalnopravnom smislu uređuje određena materija, a kojoj po prirodi stvari pripadaju poslovi koji se mogu obavljati na osnovu javnih ovlaštati. U zakonu treba izričito navesti da su određeni poslovi javne ovlaštati. Međutim, to se vrlo rijetko čini pa se mora na posredan način, tumačenjem smisla i značenja određenih odredaba, izvesti zaključak radi li se i o kakvim javnim ovlaštatima.⁷¹

66 Zabraniti pristajanje plovila određene veličine uz dio operativne ili druge obale za koji je utvrđen nedostatak dok ne bude omogućeno sigurno pristajanje plovila.

67 Zabraniti uporabu operativne ili druge obale ili njenog dijela koja neposredno ugrožava sigurnost plovinskih objekata, osoba i stvari prigodom ukrcavanja, iskrcavanja ili prekrcaivanja, ili ako prijete opasnost da se zbog neispravnog uređaja onečisti okoliš.

68 Zabraniti promet u marini sve dok je sigurnost plovidbe neposredno ugrožena zbog neodržavanja lučkih objekata u ispravnom stanju ili potrebnih dubina.

69 *Ibidem*, čl. 172. st. 3. Opširnije vidi Bolanča, *op. cit.*, str. 170.

70 Opširnije vidi Arapović, S., Pravne osobe koje imaju javne ovlaštati, *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu*, vol. 38, br. 2-3, 2001., str. 138-140 i Petrinović R.; Mandić, N., Javne ovlaštati koncesionara luke nautičkog turizma, Barbić, J. (ur.), *Pravni okvir za luke nautičkog turizma*, knjiga 42, Nakladnički niz: *Modernizacija prava*, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 2018., str. 126.

71 Opširnije vidi Arapović, *op. cit.*, str. 144-145 i Petrinović, Mandić, *op. cit.*, str. 126-127.

Obveza koncesionara za donošenje pravilnika o redu u marini proizlazi iz njegovih javnih ovlasti. U okviru tih ovlasti koncesionar marine posebno je dužan brinuti o sigurnosti uplovljavanja/isplovljavanja, privezivanja, sidrenja i boravka plovnih objekata u marini, o sigurnosnoj zaštiti marine kao i o zaštiti mora i obale od onečišćenja⁷², što propisuje pravilnikom o redu u marini.

U obavljanju svojih poslova u marinama koncesionari imaju dvostruku ulogu – *javnu* i *komercijalnu*. Poslovi koje je moguće promatrati kao javne ovlasti, a zakonske su obveze koncesionara, dijele se na poslove koncesionara vezano uz održavanje reda u marinama, sigurnost plovidbe, zaštitu morskog okoliša te sigurnosnu zaštitu.⁷³

Pored ovih neospornih javnih ovlasti, svi poslovi vezani za osiguranje standarda sigurnosti plovidbe kojima se štiti ljudski život, imovina i morski okoliš, a koji su poslovi od iznimne važnosti za svaku državu, iako nisu posebno navedeni kao javne ovlasti trebaju se smatrati takvima, jer su to poslovi u funkciji ispunjenja međunarodnopravnih i ustavnih obveza države.⁷⁴

7. ZAKLJUČAK

Turističke usluge u nautičkom turizmu pružaju se, osobito, u marinama, kao vrsti luka nautičkog turizma te na plovnim objektima koji borave u marinama. S obzirom na to da marine predstavljaju početne i završne točke plovidbe plovnih objekata nautičkog turizma, u njima kontinuirano boravi velik broj plovila. Osiguranje standarda sigurnosti plovidbe u marinama jamstvo je uspješnog poslovanja marine. U smislu daljnjeg podizanja standarda sigurnosti plovidbe preventivno je nužno osuvremeniti relevantne propise i to zbog ubrzanog razvoja nautičkog turizma. Trenutno je u postupku donošenje izmjena i dopuna Pomorskog zakonika te donošenje novog Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama. Vezano za te izmjene, treba uskladiti i podzakonske propise. U tom smislu, za sigurnost plovidbe u marinama osobito je važno donošenje novog pravilnika o uvjetima i načinu održavanja reda u lukama i na ostalim dijelovima unutarnjih

⁷² Tako *ibidem*, str. 128.

⁷³ Tako *ibidem*, str. 128-129.

⁷⁴ Konvencija Ujedinjenih naroda o pravu mora (Montego Bay, 1982.) u čl. 92. navodi kako je opća obveza države da štiti i čuva morski okoliš, a obveza države da brine o sigurnosti plovidbe ogleda se u brojnim odredbama te konvencije kao i u mnogim drugim međunarodnim konvencijama o sigurnosti plovidbe i zaštite okoliša kojima je Hrvatska stranka (npr. SOLAS, MARPOL, i dr.). U kontekstu ovog rada osobito su relevantne međunarodnopravne obveze države luke. U čl. 52. Ustava Republike Hrvatske stoji kako more i morska obala kao dobra od interesa za Republiku Hrvatsku imaju njenu osobitu zaštitu, a u čl. 70. i čl. 135. stoji da su država i jedinice lokalne samouprave dužne osigurati uvjete za zdrav okoliš.

morskih voda i teritorijalnog mora Republike Hrvatske te novog pravilnika o razvrstavanju i kategorizaciji pružatelja usluge nautičkog veza.

Za sigurnost plovidbe u marini odgovoran je koncesionar, što proizlazi iz njegova pravnog statusa *tijela koje upravlja lukom*. U ostvarivanju sigurnosti plovidbe u marinama posebno je važno poštovati procedure o održavanju reda u marini kako bi se izbjegle, odnosno znatno smanjile, mogućnosti nastanka pomorskih havarija. Od havarija tipičnih za plovila nautičkog turizma u marinama se najčešće događaju nasukanje, sudar, udar, požar, otkazivanje pogonskog uređaja na plovilu te prodor mora, a čest uzrok je ljudski faktor.

S obzirom na orijentaciju Republike Hrvatske prema nautičkom turizmu svakako bi trebalo preciznije definirati prava i obveze koncesionara u odnosu na korisnike marina. Prije svega, trebalo bi izričito popisati javne ovlasti koncesionara marine, osobito u dijelu postizanja najviših standarda sigurnosti plovidbe. Javne ovlasti koncesionara marine prvenstveno bi trebale biti usmjerene na različite mjere kojima bi se spriječilo počinitelje protupravnih djela da bez dopuštenja napuste marinu. Tako bi koncesionar bio produžena ruka države u provođenju visokih međunarodnih i nacionalnih standarda u ostvarivanju sigurne plovidbe.

Unatoč uočenim manjkavostima te potrebnim legislativnim poboljšanjima može se zaključiti kako marine pružaju dovoljnu razinu sigurnosti boravka plovila na vezu i to kako tijekom ljeta, kada su učestala uplovljenja i isplovljenja plovila, tako i tijekom zime, odnosno u vrijeme kada je najveći dio plovila u raspredi.

BIBLIOGRAFIJA

Knjige

1. Bolanča, D., *Pravni status morskih luka kao pomorskog dobra u Republici Hrvatskoj*, Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu, Split, 2003.
2. Bolanča, D., *Prometno pravo Republike Hrvatske*, Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu, Split, 2016.
3. Luković, T.; Gračan, D.; Zec, D.; Jugović, A.; Petrinović, R.; Šerić, N.; Milošević Pujko, B.; Asić, A.; Horak, S.; Gržetić, Z.; Marušić, Z.; Mađer, B.; Kundih, B.; Morgan, P., *Nautički turizam Hrvatske*, Redak, Split, 2015.
4. Pavić, D., *Pomorsko imovinsko pravo*, Književni krug, Split, 2006.
5. Šamanović, J., *Nautički turizam i management marina*, Visoka pomorska škola u Splitu, Split, 2002.

Članci

1. Arapović, S., Pravne osobe koje imaju javne ovlasti, *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu*, vol. 38, br. 2-3, 2001., str. 137-147.
2. Đerđa, D., Ugovor o koncesiji, *Hrvatska javna uprava*, vol. 6, br. 3, 2006., str. 85-120.
3. Mandić, N., Pravni okvir funkcioniranja (državnih) lučkih uprava u Republici Hrvatskoj, *Suvremeni promet*, vol. 33, br. 1-2, 2013., str. 114-118.
4. Petrinović, R.; Mandić, N., Javne ovlasti koncesionara luke nautičkog turizma, Barbić, J. (ur.), *Pravni okvir za luke nautičkog turizma*, knjiga 42, Nakladnički niz: *Modernizacija prava*, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 2018., str. 125-135.
5. Petrinović, R.; Mandić, N.; Milošević Pujko, B., Standardi sigurnosti plovidbe u lukama nautičkog turizma (marinama) s posebnim osvrtom na održavanje reda u luci, *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, vol. 57, br. 172, Zagreb, 2018., str. 177-204.
6. Petrinović, R.; Mandić, N.; Sirišćević, E., The Status of Vessels for Sport and Recreation in the Croatian and Montenegrin Legislation and Meeting the Requirements of Navigation Safety in Nautical Tourism Ports, *Book of Proceedings – International Conference on Traffic and Transport Engineering*, Beograd, 2016., str. 312-321.

Propisi

1. Konvencija Ujedinjenih naroda o pravu mora, Montego Bay, 1982. (UNCLOS).
2. Međunarodna konvencija o sprječavanju onečišćenja mora s brodova, London, 1973./1978. (MARPOL).
3. Međunarodna konvencija o zaštiti ljudskog života na moru, London, 1974. (SOLAS).
4. Pomorski zakonik, Narodne novine br. 181/2004, 76/2007, 146/2008, 61/2011, 56/2013, 26/2015.
5. Pravilnik o brodicama i jahtama, Narodne novine br. 27/2005, 57/2006, 80/2007, 3/2008, 18/2009, 56/2010, 97/2012, 137/2013, 18/2016, 72/2017.
6. Pravilnik o kriterijima za određivanje namjene pojedinog dijela luke otvorene za javni promet županijskog i lokalnog značaja, način plaćanja veza, uvjete korištenja, te određivanje maksimalne visine naknade i raspodjele prihoda, Narodne novine br. 94/2007, 79/2008, 114/2012, 47/2013.

7. Pravilnik o mjestima zakloništa, Narodne novine br. 3/2008, 101/2016.
8. Pravilnik o obavljanju inspekcijskog nadzora sigurnosti plovidbe, Narodne novine br. 39/2011, 112/2014, 33/2015, 86/2015, 29/2016.
9. Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma, Narodne novine br. 142/1999, 47/2000, 121/2000, 45/2001, 108/2001, 106/2004.
10. Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma, Narodne novine br. 72/2008.
11. Pravilnik o uvjetima i načinu održavanja reda u lukama i na ostalim dijelovima unutarnjih morskih voda i teritorijalnog mora Republike Hrvatske, Narodne novine br. 90/2005, 10/2008, 155/2008, 127/2010, 80/2012, 7/2017.
12. Pravilnik o uvjetima za obavljanje djelatnosti iznajmljivanja plovila sa ili bez posade i pružanje usluge smještaja gostiju na plovilu, Narodne novine br. 99/2013.
13. Pravilnik o uvjetima za obavljanje pomorske kabotaže u Republici Hrvatskoj, Narodne novine br. 56/2014, 56/2017.
14. Pravilnik o vrstama i kategorijama plovnih objekata nautičkog turizma, Narodne novine br. 69/2008, 83/2009, 49/2015.
15. Uredba o razvrstaju luka otvorenih za javni promet i luka posebne namjene, Narodne novine br. 110/2004, 82/2007.
16. Uredba o uvjetima kojima moraju udovoljavati luke, Narodne novine br. 110/2004.
17. Uredba o uvjetima za dolazak i boravak stranih jahti i brodica namijenjenih sportu i razonodi u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske, Narodne novine br. 97/2013, 50/2017.
18. Uredba Vijeća br. 3577/1992 od 7. prosinca 1992. o primjeni načela slobode pružanja usluga u pomorskom prijevozu unutar država članica – pomorska kabotaža.
19. Zakon o koncesijama, Narodne novine br. 69/2017.
20. Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama, Narodne novine br. 158/2003, 100/2004, 141/2006, 38/2009, 123/2011, 56/2016.
21. Zakon o pružanju usluga u turizmu, Narodne novine br. 130/2017.
22. Zakon o sigurnosnoj zaštiti pomorskih brodova i luka, Narodne novine br. 108/2017.

Sudske odluke

1. Visoki trgovački sud Republike Hrvatske, Pž 8130/03-3, 22. studenog 2006.

Ostalo

1. Internetska stranica Ministarstva turizma – <https://mint.gov.hr/pristup-informacijama/kategorizacija-11512/arhiva-11516/11516>, stranica posjećena 24. listopada 2018.
2. Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, Ministarstvo turizma, Strategija razvoja nautičkog turizma Republike Hrvatske za razdoblje 2009.-2019. godine, Zagreb, prosinac, 2008. <http://www.mppi.hr/UserDocsImages/Strategija%20razvoja%20nautickog%20turizma%20HR%201.pdf>, stranica posjećena 21. studenog 2018.
3. Prijedlog zakona o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika, prvo čitanje, P.Z.E. br. 421 – predlagatelj: Vlada Republike Hrvatske, <http://www.sabor.hr/prijedlog-zakona-o-izmjenama-i-dopunama-pomorskog-zakonika-prvo-citanje-pze-br-421-predlagateljica?t=46034&tid=205843>, stranica posjećena 10. prosinca 2018.