

PRIMJENA ODREDBI POMORSKOG ZAKONIKA O IZVANUGOVORNOJ ODGOVORNOSTI VLASNIKA BRODA I BRODARA NA JAHTE I BRODICE

Ćorić, Dorotea

Source / Izvornik: **Poredbeno pomorsko pravo, 2018, 57, 131 - 147**

Journal article, Published version

Rad u časopisu, Objavljena verzija rada (izdavačev PDF)

Permanent link / Trajna poveznica: <https://urn.nsk.hr/urn:nbn:hr:118:425895>

Rights / Prava: [In copyright](#)/[Zaštićeno autorskim pravom.](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2024-07-10**

PRAVNI

Pravni fakultet Faculty of Law



Sveučilište u Rijeci
University of Rijeka

Repository / Repozitorij:

[Repository of the University of Rijeka, Faculty of Law](#)
[- Repository University of Rijeka, Faculty of Law](#)



PRIMJENA ODREDBI POMORSKOG ZAKONIKA O IZVANUGOVORNOJ ODGOVORNOSTI VLASNIKA BRODA I BRODARA NA JAHTE I BRODICE¹

Prof. dr. sc. DOROTEA ČORIĆ*

UDK 347.79(495.7)
347.5:347.792
DOI 10.21857/yq32oh4j79
Izvorni znanstveni članak
Primljeno: 4.12.2017.
Prihvaćeno za tisak: 17.1.2018.

Rad daje kratak prikaz osnovnih oblika izvanugovorne odgovornosti koje propisuje Pomorski zakonik. S obzirom da se zakonski oblici odgovornosti primjenjuju na sve plovne objekte, u radu se posebna pažnja posvećuje pitanju određivanja odgovorne osobe u slučajevima kada se radi o odgovornosti za štetu koju je prouzročila jahta ili brodica. Ističe se da važeća pravna regulativa koja se odnosi na nautički turizam, posebice na djelatnost iznajmljivanja jahti i brodica u odnosu na osobe na strani jahte i brodice koristi različite pojmove i definicije što otežava utvrđivanje tko je nositelj imovinskopravne odgovornosti. U interesu zaštite potencijalnih oštećenika, posebice marina i drugih luka nautičkog turizma, u radu se daje prijedlog izmjena i dopuna Pomorskog zakonika u pogledu određivanja odgovornih osoba na strani jahti i brodice. Zaključno se naglašava da bi predložene izmjene i dopune Pomorskog zakonika pridonijele jasnijem i ispravnijem tumačenju i primjeni zakonskih odredbi te postizanju pravne sigurnosti.

Ključne riječi: *izvanugovorna odgovornost; charter kompanija; onečišćenje mora; oštećenje stvari; jahta; brodica.*

1. UVODNE NAPOMENE

Izvanugovorna odgovornost podrazumijeva odgovornost za štetu koju brod ili drugi plovni objekt prouzroči osobama, stvarima izvan broda te morskom

* Dr. sc. Dorotea Čorić, redovita profesorica, Pravni fakultet Sveučilišta u Rijeci, Hahlić 6, 51000 Rijeka, e-mail: dorotea.coric@pravri.hr

¹ 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)*, br. UIP-11-2013-3061, koji financira Hrvatska zaklada za znanost, www.delicromar.hazu.hr

okolišu.² Nastankom štete formira se izvanugovorni odnos u okviru kojeg je jedna strana dužna popraviti prouzročenu štetu drugoj strani, a druga strana je ovlaštena zahtijevati popravak štete.³ Odredbama Pomorskog zakonika (PZ ili Zakonik) obuhvaćena je izvanugovorna odgovornost za smrt i tjelesne ozljede osoba u moru⁴ (čl. 810.), oštećenje stvari i onečišćenje okoliša (čl. 811. i 812.) te odgovornost za nuklearne štete (čl. 824.-840.). Odgovornost za onečišćenje okoliša podijeljena je na onečišćenje uljem koje se prevozi kao teret te onečišćenje pogonskim gorivom gdje Zakonik preuzima odredbe posebnih međunarodnih sustava građanske odgovornosti za onečišćenje mora s brodova.⁵ Onečišćenja mora koja ne ulaze u područje primjene navedenih sustava ravnat će se prema režimu odgovornosti koji vrijedi za oštećenja imovine (čl. 812.) U režim izvanugovorne odgovornosti treba svakako pribrojiti i štete nastale sudarom brodova koje su regulirane u zasebnoj glavi Zakonika (čl. 748.-759.). Navedene odredbe PZ-a primjenjuju se na sve plovne objekte kao i na hidroavion na moru.⁶ S obzirom da jahte i brodice prema odredbi čl. 5. st. 1. toč.(3) PZ-a spadaju u kategoriju plovnih objekata primjenjuju se i na štetu koju one prouzroče osobama, stvarima ili morskom okolišu kao i na štete nastale uslijed sudara na moru. Jasno, po prirodi stvari, režim odgovornosti u slučaju onečišćenja mora uljem koje se prevozi kao teret nije primjenjiv na jahte i brodice kao plovne objekte pa ga u ovom radu neću posebno razmatrati. U odnosu na teritorijalnu primjenu, spomenuti sustavi izvanugovorne odgovornosti (uključujući i odgovornost za štete nastale sudarom) primjenjivat će se na sve štete koje plovni objekti (hrvatske i strane državne pripadnosti) počine u obalnom području (unutarnje morske vode i teritorijalno more) Republike Hrvatske. Iznimno, odredbe Zakonika o odgovornosti za onečišćenje i oštećenje stvari primjenjivat će se i na štete počinjenje u području zaštićenog ekološko ribolovnog pojasa (ZERP-a).⁷

Uz spomenute zakonske oblike izvanugovorne odgovornosti vlasnika broda i brodarar treba svakako spomenuti i odredbe PZ-a koje reguliraju pomorsko-

² Čl. 808. st. 1. Pomorskog zakonika, NN br. 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15.

³ Više o izvanugovornoj odgovornosti vlasnika broda i brodarar v. u Pavić D., *Pomorsko imovinsko pravo*, Split, 2006., str. 64.-70.

⁴ Smrt i tjelesna povreda osoba na kopnu regulirat će se prema općim propisima obveznog prava.

⁵ Čl. 813.-823. PZ-a (odgovornost za onečišćenje mora uljem koje se prevozi kao teret), te čl. 823.a-823.f. odgovornost za onečišćenje pogonskim gorivom).

⁶ Čl. 809. i čl. 748. PZ-a.

⁷ Čl. 809.a PZ-a., čl. 4. Pravilnika o sigurnosti pomorske plovidbe u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru RH te načinu i uvjetima obavljanja nadzora i upravljanja pomorskim prometom, NN br. 79/13.

pravni institut uklanjanja i vađenja podrtina, posebice pitanje odgovornosti za štetu koja nastane u svezi s podrtinom, odnosno potonulom stvari, kao i pitanje odgovornosti za troškove lociranja, označavanja i uklanjanja podrtine.⁸ Naime, prema čl. 840.a PZ-a pod pojmom podrtine podrazumijevaju se, *inter alia*, potonuli ili nasukani plovni (i plutajući) objekti, što znači da uključuje potonule jahte i brodice, kao i jahte i brodice koje će uskoro potonuti ili se nasukati ili se to razumno može očekivati s obzirom da nisu poduzete razumne mjere radi pomoći tom objektu, kao i svaki predmet koji je nestao u moru s plovnog objekta i koji je nasukan ili pluta.⁹

Pitanje izvanugovorne odgovornosti izuzetno je važno ako uzmemo u obzir činjenicu da smo postali hit nautička destinacija te da smo broj jedan destinacija u pogledu iznajmljivanja jahti i brođica bez posade.¹⁰ Uz sve pozitivne strane koju navedena djelatnost znači za gospodarstvo Republike Hrvatske, treba voditi računa da iz godine u godine sve veći broj jahti i brođica posjećuje naše obalno područje i koriste naše marine i druge luke nautičkog turizma, što svakako povećava i rizik nastanka nezgodi te posljedično šteta. U interesu svih sudionika nautičkog turizma, prvenstveno marina i drugih nautičkih luka koje se mogu javiti kao potencijalni oštećenici, ali i onih koji se bave djelatnošću iznajmljivanja jahti i brođica te krajnjih korisnika vrlo je bitno regulirati tko i kako odgovora u slučaju kada jahta ili brođica počini štetu morskom okolišu, imovini ili osobama u moru. To ističem, imajući u vidu da su odredbe Zakonika općenito, pa i ove posvećene pitanju izvanugovorne odgovornosti, prvenstveno modelirane za primjenu na brodove kao plovne objekte i djelatnost pomorskog prijevoza. S tim u svezi svrha je ovog rada ukazati na pitanje njihove primjene kod utvrđivanja odgovornosti za štetu koju je prouzročila jahta ili brođica. Zakonik u pogledu odgovorne osobe, ovisno o obliku odgovornosti, sadrži različita rješenja.

⁸ Pomorskopravni institut vađenja i uklanjanja podrtina i potonulih stvari reguliran je čl. 840.a-840.z. PZ-a. Primjenjuje se na vađenje podrtina i potonulih stvari koje se nalaze u teritorijalnom moru i unutarnjim morskim vodama RH te na uklanjanje podrtina i potonulih stvari koje se nalaze u teritorijalnom moru, unutarnjim morskim vodama te na području ZERP-a RH (čl. 840.b). Odredbe Zakonika modelirane su prema Međunarodnoj konvenciji iz Nairobija o uklanjanju podrtina iz 2007. godine, koju je RH potvrdila i koja je za nju na snazi od 11. listopada 2017. (NN – MU br. 3/2017, 8/2017).

⁹ Više o institutu uklanjanja podrtina v. Padovan, A.V.; Skorupan Wolff, V., *Pomorskopravni institut uklanjanja podrtina – konceptijska razmatranja i kritika pravnog uređenja u hrvatskom pomorskom pravu*, Poredbeno pomorsko pravo (PPP), god. 50 (2011), 165, str. 117-163, kao i Skorupan Wolff, V.; Padovan, A.V., *Kritika važećeg i prijedlog novog pravnog uređenja vađenja i uklanjanja podrtina i potonulih stvari*, Poredbeno pomorsko pravo (PPP), god. 51(2012), 166, str. 11-77.

¹⁰ Ukupno ostvareni prihod od nautičkog turizma u 2016. iznosio je 769 milijuna. Prema podacima Državnog zavoda za statistiku, www.dzs.hr

U pravilu se kao nositelji odgovornosti javljaju vlasnik broda i brodar, ali i neke druge osobe koje su izravno ili neizravno uključene u iskorištavanje brodova.¹¹ S obzirom da se djelatnost nautičkog turizma, posebice djelatnost iznajmljivanja jahti i brodica (tzv. *charter* djelatnost) razlikuje od broderske, odnosno pomorske djelatnosti, nameće se pitanje koji subjekti na strani jahte i brodice mogu biti nositelji imovinskopravne odgovornosti?

2. POJAM I PRAVNI STATUS JAHTE I BRODICE

Uvjeti i način obavljanja djelatnosti iznajmljivanja jahti i brodica u obalnom području Republike Hrvatske propisani su Pravilnikom o uvjetima za obavljanje djelatnosti iznajmljivanja plovila sa ili bez posade i pružanje usluge smještaja gostiju na plovilu (Pravilnik o charter djelatnosti).¹² Prema čl. 2. spomenutog Pravilnika charter djelatnost se definira kao djelatnost iznajmljivanja plovila ili pružanje smještaja na plovilu u obalnom području RH sukladno posebnom propisu kojim se regulira pružanje usluga u nautičkom turizmu (Zakon o pružanju usluga u turizmu). Pravilnik o charter djelatnosti koristi pojam plovilo i definira ga kao plovni objekt koji je Pomorskim zakonikom definiran kao jahta i brodica. Iz navedenog proizlazi da se brodovi kao plovni objekti ne mogu koristiti za potrebe charter djelatnosti, iako je Zakonom o pružanju usluga u turizmu, iznajmljivanje plovnih objekata (uz jahtu i brodicu, uključuje i brod kao plovni objekt) navedeno kao jedna od usluga u nautičkom turizmu.¹³ Međutim, u praksi brodovi kao plovni objekti nautičkog turizma koriste se za potrebe izleta i krstarenja, dok se jahte i brodice koriste za potrebe iznajmljivanja bez pružanja usluge smještaja (tzv. dnevni charter) ili s pružanjem usluge smještaja (charter).¹⁴ U tom pravcu, Pravilnik o charter djelatnosti nije ni predvidio mogućnost iznajmljivanja broda kao plovnog objekta.

¹¹ Uz vlasnika broda i brodarar kao odgovorne osobe može se javiti poslovođa broda, kompanija, poslodavac. O osobama na strani broda koje se javljaju kao nositelji imovinskopravne odgovornosti v. Skorupan Wolff, V., *Novine u pravnom reguliranju odgovornih osoba u hrvatskom Pomorskom zakoniku iz 2004.*, Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu, Vol. 56, br. 5, 2006, str. 1325-1368.

¹² Pravilnik o uvjetima za obavljanje djelatnosti iznajmljivanja plovila sa ili bez posade i pružanje usluge smještaja gostiju na plovilu NN, br. 99/13. Pravilnik je usvojen temeljem odredbe čl. 9.a. PZ-a.

¹³ Čl. 85. st. 1. toč.(2) Zakona o pružanju usluga u turizmu, NN 130/17. Identičnu odredbu sadržavao je i čl. 45. st. 1. toč. (2) starog Zakona o pružanju usluga u turizmu, NN br. 68/07, 88/10, 30/14, 89/14, 152/14.

¹⁴ V. čl. 2. i 3. Pravilnika o vrstama i kategorijama plovnih objekata nautičkog turizma, NN br. 69/2008.

Prema izričitoj odredbi čl. 5. st. 1. toč. 3. PZ-a jahta i brođica spadaju u kategoriju plovnih objekata. *Jahta* je plovni objekt za sport ili razonodu, neovisno da li se koristi 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.¹⁵ Brođica jest plovni objekt namijenjen za plovidbu morem koji nije brod ili jahta, čija je duljina veća od 2,5 metra, ili ukupne snage porivnih strojeva veća od 5 kW.¹⁶ Objekti koji imaju navedena tehnička obilježja te koji ispune uvjete za stjecanje hrvatske državne pripadnosti stječu pravni status jahte upisom u upisnik jahti ili u slučaju brođica, upisom u očevidnik brođica. U upravnom pravnom smislu navedena podjela ima za posljedicu poštivanje različitih standarda u pogledu utvrđivanja njihove sposobnosti za plovidbu, dok ih stjecanje pravnog statusa plovnog objekta svrstava u pomorskoopravni imovinski režim.¹⁷

Valja naglasiti, da će se jahte koje imaju stranu državnu pripadnost smatrati jahtama kad se takvima smatraju prema pravu državne pripadnosti koju imaju.¹⁸ Iako Zakonik ne definira posebno stranu brođicu, valjalo bi tumačiti jednako kao i kod strane jahte te brođicu koja ima stranu državnu pripadnost smatrati brođicom kad se takvom smatra prema pravu državne pripadnosti koju ima.¹⁹ Posebne vrste jahti i brođica utvrđene su Pravilnikom o brođicama i jahtama.²⁰ Prema čl. 3. toč. 5. Pravilnika jahta koja se koristi za iznajmljivanje sa ili bez posade jest jahta za gospodarske namjene, a prema toč. 2. brođica za gospodarske namjene može se koristiti za iznajmljivanje, ali i obavljanje drugih gospodarskih djelatnosti (prijevoz putnika i/ili prtljage uz naplatu, profesionalno obavljanje ribolova, vađenje šljunka, kamena i druge gospodarske djelatnosti. Kada se brođica i jahta ne koriste u gospodarske namjene onda ih definiramo kao jahtu ili brođicu za osobne potrebe (čl. 2. toč. 1. i 6. Pravilnika). Proizlazi da se za potrebe charter djelatnosti mogu koristiti samo jahte i brođice za gospodarske namjene. Uz jahte i brođice hrvatske državne pripadnosti, djelatnost iznajmljivanja plo-

¹⁵ Čl. 5. st. 1. toč. (20) PZ-a.

¹⁶ Čl. 5. st. 1. toč. (15) PZ-a. Treba voditi računa da u pojam brođice ne ulaze plovila koja pripadaju drugom pomorskom objektu u svrhu prikupljanja, spašavanja ili obavljanja radova, plovila namijenjena isključivo za natjecanja, kanui, kajaci, gondole i pedaline, daske za jedrenje i daske za jahanje na valovima.

¹⁷ Više o upravnom pravnim aspektima navedene podjele pomorskih i plovnih objekata v. u knjizi Bolanča, D., *Hrvatsko upravno plovidbeno pravo*, Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu, 2016, str. 83.-130.

¹⁸ V. definiciju *strane jahte* iz čl. 5. st. toč. 21. PZ-a.

¹⁹ U prilog tome ide i spominjanje strane brođice na nekoliko mjesta u PZ-u (v. čl. 10, čl.12. PZ-a).

²⁰ Pravilnik o brođicama i jahtama, NN br. 27/05, 57/06, 80/07, 3/08, 18/09, 56/10, 97/12, 137/13.

vila u obalnom području RH može se obavljati jahtom i brodicom europske zastave ali i zastave treće države.²¹ Kao što sam već navela, jahta ili brodica strane zastave (europske ili treće države) smatrat će se jahtom ili brodicom ukoliko se smatra jahtom ili brodicom prema propisima država čiju zastavu vije. Međutim, s obzirom da se koriste za djelatnost iznajmljivanja u obalnom području Republike Hrvatske moraju ispuniti određene standarde sigurnosti plovidbe koji se zahtijevaju za jahte i brodice hrvatske državne pripadnosti.²²

3. OSOBE NA STRANI JAHTE ILI BRODICE

Ako pođemo od trenutnih *de lege lata* rješenja vidjet ćemo da se za osobe na strani jahte i brodice koriste različiti pojmovi i definicije.

Zakonik u čl. 5. st. 1. (toč. 32.a) definira *korisnika jahte* kao fizičku ili pravnu osobu koja je temeljem ugovora o zakupu ili ugovora o leasingu jahte istu iskorištava, s tim što se pretpostavlja, dok se ne dokaže suprotno, da je korisnik jahte osoba koja je u upisniku jahti upisana kao vlasnik jahte. Navedeni pojam Zakonik koristi samo u čl. 993. (prekršaj, povreda odredbi o kabotaži), te u čl. 200. PZ-a kad navodi da se u List B upisnika jahti uz vlasnika jahte upisuje i korisnik jahte koji je primatelj leasinga. Dakle, Zakonik nigdje ne navodi korisnika jahte kao nositelja imovinskopravne odgovornosti. Nadalje, Zakonik ne koristi ni ne definira pojam korisnika brodice. U čl. 3. st. 1. toč. 19. Pravilnika o brodicama i jahtama definira se samo vlasnik brodice i korisnik leasinga. U čl. 24. spomenutog Pravilnika koji regulira upis brodice navedeno je da se uz vlasnika brodice, posebno upisuje i korisnik leasinga, ako ga ima. S obzirom da je korisnik leasinga ujedno i korisnik brodice, bilo bi uputnije kao i kod čl. 200 PZ-a koji određuje upis jahte navesti da se posebno navode podaci o korisniku brodice koji je primatelj leasinga.

Uz to, u čl. 4. toč. 5. Pravilnika o brodicama i jahtama koristi se pojam najmoprimac, koji nije nigdje definiran.²³

Naposljetku, Pravilnik o charter djelatnosti ne definira pojam vlasnika ni korisnika plovila, već definira charter kompaniju.²⁴ To je fizička ili pravna osoba

²¹ Čl. 3. Pravilnika o charter djelatnosti.

²² Moraju biti opremljeni minimalnom opremom koja se traži prema odredbama propisa kojima se uređuje statutorna certifikacija jahti i brodica hrvatske državne pripadnosti za plovila istih tehničkih karakteristika i namjene, čl. 4. st. 1. Pravilnika o charter djelatnosti.

²³ Čl. 4. st. 7. navodi dužnost fizičke ili pravne osobe koja iznajmljuje jahtu ili brodicu provjeriti da li najmoprimac posjeduju odgovarajuće uvjerenje, odnosno svjedodžbu o osposobljenosti.

²⁴ Za pojam "kompanije" v. čl. 5. st. 1. toč. 34. PZ-a.

vlasnik ili korisnik plovila ili je od vlasnika ili korisnika temeljem pisanog ugovora preuzela odgovornost za upravljanje plovilom i koja je preuzimanjem takve odgovornosti preuzela ovlasti i odgovornosti propisane ovim Pravilnikom i pozitivnim propisima Republike Hrvatske koji se odnose na sigurnost plovidbe i zaštitu mora od onečišćenja.²⁵

Iz definicije proizlazi da to može biti sam vlasnik plovila kao i korisnik, ali i neka treća fizička ili pravna osoba koja se na temelju pisanog ugovora preuzela takvu odgovornost. Tko je charter kompanija i odgovorna osoba poznato je na temelju podataka koje su charter kompanije dužne dostaviti Ministarstvu prilikom zahtjeva za dodjelu korisničkog prava rada na centralnoj bazi podataka u svezi prijave posade i putnika.²⁶ U skladu s čl. 6. st. 1. toč. 2. Pravilnika charter kompanija je dužna odrediti najmanje jednu osobu koja je zadužena za tehničku ispravnost i primopredaju plovila charter kompanije sukladno odredbama Pravilnika i pozitivnim propisima RH kao i pružanje podrške gostima tijekom plovidbe.

Iz navedenog možemo zaključiti da važeća pravna regulativa u pogledu osoba na strani brodice i jahti koristi različite pojmove što nedvojbeno dovodi do pravne nesigurnosti i otežava određivanje odgovorne osobe kod svih oblika izvanugovorne odgovornosti. Zakonik definira korisnika jahte, ali ne i korisnika brodice. Pravilnik o brodicama i jahtama definira vlasnika brodice, ali ne i korisnika brodice. I na kraju Pravilnik o charter djelatnosti definira charter kompaniju. Uz to, koriste se izrazi najmoprimac, osoba koja upravlja plovilom, primatelj leasinga i dr. U cilju jasnijeg korištenja navedenih pojmova u predstojećim izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika postojeću definiciju korisnika jahte iz čl. 5. st. 1. toč. 32(a) valjalo bi proširiti i na korisnika brodice. Imajući u vidu da korisnici jahti odnosno brodice imaju obilježja brodarar valjalo bi predvidjeti da se na njih odgovarajuće primjenjuju odredbe Zakonika o brodarar. Prijedlog nove definicije glasio bi:

“korisnik jahte odnosno brodice jest fizička ili pravna osoba koja drži jahtu odnosno brodicu u posjedu kao vlasnik ili temeljem ugovora o zakupu ili ugovora o leasingu, s tim što se pretpostavlja, dok se ne dokaže suprotno, da je korisnik jahte odnosno brodice osoba koja je u upisniku jahti, odnosno očevidniku brodice upisana kao vlasnik. Na korisnika jahte odnosno brodice na odgovarajući se način primjenjuju odredbe Zakonika o brodarar.”

²⁵ Čl. 2. Pravilnika o charter djelatnosti.

²⁶ Čl. 6. Pravilnika o charter djelatnosti.

4. ODGOVORNA OSOBA

Prema čl. 385. PZ-a za obveze koje nastanu u svezi s plovidbom i iskorištavanjem broda odgovora brodar, ako Zakonikom nije drugačije određeno. Pojam *brodar* je specifičan pojam pomorskog prava i označava fizičku ili pravnu osobu koja je posjednik broda i nositelj plovidbenog pothvata (čl. 5. toč. 32. PZ-a). Brodar nužno ne mora biti brodovlasnik, ali može (svojstvo brodaru u praksi najčešće se stječe temeljem ugovora o zakupu, ugovora o leasingu ili ovlaštenja iz pomorske hipoteke kada banka kao založni vjerovnik ima pravo deposesije broda). U tom smislu valja razlikovati pojam brodovlasnika kao nositelja prava vlasništva na brodu, od brodaru kao nositelja brodarske djelatnosti. Odgovornost brodaru za tražbine nastale kao posljedica iskorištavanja broda obveznopravne je prirode, dok je odgovornost brodovlasnika stvarnopravne prirode. S obzirom na to da je brodar u posjedu broda i da je nositelj plovidbenog pothvata, snosi odgovornost za njegovo izvršenja te je nositelj odgovornosti za sve ugovorne i izvanugovorne tražbine koje nastanu u svezi s iskorištavanjem broda. Dokazivanje svojstva brodaru potencijalnom oštećeniku olakšava zakonska presumpcija prema kojoj se pretpostavlja, dok se ne dokaže suprotno, da je brodar osoba koja je u upisniku brodova upisana kao vlasnik broda (v. čl. 5. toč. 32. PZ-a). Međutim, radi se o oborivoj presumpciji i tuženik uvijek može istaknuti prigovor promašene pasivne legitimacije i lako osporavati da on nije posjednik niti nositelj plovidbenog pothvata i onemogućiti postavljanje odšetnog zahtjeva.

Zbog toga je u pomorskom pravu uobičajeno da različiti sustavi odgovornosti (ugovorne i izvanugovorne prirode) određuju širi krug odgovornih osoba. Prvenstveno se propisuje solidarna odgovornost vlasnika broda i brodaru, a potom i drugih osoba koje su uključene u poslovanje i iskorištavanje broda i koji od toga ostvaruju zaradu. Na taj se način olakšava oštećenicima postavljanje odšetnih zahtjeva, a sudovima utvrđivanje odgovorne osobe.

Prema rješenjima PZ-a svi oblici izvanugovorne odgovornosti propisuju solidarnu odgovornost vlasnika broda i brodaru te, ovisno da li se radi o ozljedi kupaca, oštećenju imovine ili onečišćenju, propisuju i druge solidarno odgovorne osobe. Kod odgovornosti za smrt i tjelesne ozljede kupaca i drugih osoba u moru prema čl. 810. st. 1. PZ-a uz brodovlasnika i brodaru solidarno je odgovorna i osoba koja je u trenutku događaja upravljala brodom. Uz to, u slučaju protupravnog oduzimanja broda vlasnik broda i brodar neće odgovarati, već odgovornost tereti osobu koja je u trenutku događaja upravljala brodom i osobu

koja je protupravno oduzela brod.²⁷ U slučaju onečišćenja mora i oštećenja imovine odgovornost tereti brodovlasnika i broдача, izuzev onečišćenja mora pogonskim gorivom kad se primjenjuje poseban sustav odgovornosti temeljen na Međunarodnoj konvenciji o onečišćenju mora pogonskim gorivom.²⁸ U tom slučaju, sukladno čl. 823.b st. 1. i čl. 823.a st. 2. PZ-a, uz brodovlasnika i broдача solidarno su odgovorni poslovođa i zakupoprimalatelj. Za štete nastale kao posljedica sudara Zakonik propisuje solidarnu odgovornost vlasnika broda i broдача.²⁹

S obzirom da se navedene odredbe Zakonika primjenjuju na sve plovne objekte nameće se pitanje kako odrediti tko su odgovorne osobe u slučajevima kad je štetu prouzročila jahta ili brodice?

Pozivajući se na osobe koje se prema trenutnim rješenjima pojavljuju u stvarnopravnom ili obveznopravnom odnosu prema jahti ili brodici nedvojbeno odgovorna osoba bit će vlasnik jahte, odnosno brodice. Tko je vlasnik jahte ili brodice utvrdit će iz upisnog lista jer se vlasnik jahte ili brodice upisuje u list B uloška glavne knjige upisnika jahti, odnosno očevidnika brodice. Nadalje, solidarno odgovoran s vlasnikom bit će korisnik jahte ili brodice. To može biti vlasnik jahte ili brodice ukoliko sam koristi plovilo ili pak neka druga fizička ili pravna osoba kojoj je na temelju ugovora o zakupu ili leasingu prepustio posjed broda. Kada zakupoprimalatelj ili korisnik leasinga kao posjednik jahte ili brodice istu i iskorištava stječe obilježja broдача pa na njih možemo primijeniti odredbe Zakonika koje se odnose na brođare. Korisnici jahti i brodice će, također, biti vidljivi iz upisnog lista jer se temeljem izričitih odredbi o upisu jahti i brodice iz Pomorskog zakonika i Pravilnika o brodicama i jahtama moraju upisati.³⁰ Da li charter kompanija može biti nositelj imovinskopravne odgovornosti? Može ako je istodobno vlasnik ili korisnik jahte ili brodice. Ako se pak radi o nekoj trećoj fizičkoj ili pravnoj osobi koja je preuzela odgovornost za sigurno upravljanje plovilom sukladno ISM Pravilniku, imovinskopravna odgovornost može ju teretiti samo u slučaju ako Zakonik to izričito predvidi.³¹ Tko je charter kompanija poznato je iz centralne baze podataka Ministarstva pomorstva.³²

²⁷ Čl. 810. st. 3. i 4. PZ-a.

²⁸ Zakon o potvrđivanju Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja pogonskim uljem iz 2001, NN – MU, br. 9/06.

²⁹ Čl. 750. st. 1. PZ-a.

³⁰ Čl. 200. st. 3. PZ-a i čl. 24. st. 4. Pravilnika o brodicama i jahtama.

³¹ U Pomorskom zakoniku imovinskopravna odgovornost *kompanije* predviđena je samo za smrt, tjelesnu ozljedu i narušenje zdravlja članova posade broda (v. čl. 145. st. 4. PZ-a).

³² Čl. 6. st. 5. Pravilnika o charter djelatnosti.

Ovakva *de lege lata* rješenja pokrivaju situacije kad se jahte ili brodice daju u najam s posadom, gdje najmodavatelj (najčešće vlasnik ili korisnik plovila) zadržava obilježja brodarka.³³ Međutim, kad se jahta ili brodica daje u najam bez posade, a podaci ukazuju da je u Hrvatskoj to najveći broj, najmoprimatelj dobiva jahtu ili brodicu u posjed, sam imenuje posadu i upravlja plovilom za vrijeme trajanja najma. Može se vrlo lako dogoditi da će vlasnici ili korisnici jahti ili brodica koje se prihvaća kao brodarka u slučajevima kad se nađu u ulozi tuženika staviti prigovor promašene pasivne legitimacije tvrdeći da u slučaju najma plovila bez posade oni nisu brodarki jer nemaju brod u posjedu niti upravljaju plovilom. U prilog tome ide i odredba iz Pravilnika o charter djelatnosti koja navodi da je charter kompanija dužna obaviti primopredaju plovila s osobom odgovornom za upravljanje plovilom.³⁴ Osoba odgovorna za upravljanje bit će najmoprimatelj koji jahtu ili brodicu za vrijeme trajanja najma dobiva u posjed i koristi za razonodu, odnosno rekreaciju.

Upravo zbog navedenoga smatram da bi bilo korisno u predstojećim izmjenama i dopunama PZ-a članke koji reguliraju pojedine oblike izvanugovorne odgovornosti kao i odgovornost za štetu nastalu uslijed sudara dopuniti posebnim stavcima koji će točno navesti tko se smatra odgovornom osobom za slučaj kad je štetu prouzročila jahta i brodica. Pri tome treba voditi računa da uz vlasnika i korisnika jahte i brodice treba kao solidarno odgovornu osobu navesti i najmoprimatelja jahte ili brodice bez posade. U prilog tome ide i prijedlog da se u Zakonik unese posebna glava posvećena ugovorima u nautičkom turizmu koja će sadržavati posebne odredbe o najmu jahte i brodice. Naime, važeći Zakonik ne regulira ugovor o najmu jahte ili brodice. U praksi, prava i dužnosti stranaka reguliraju se ugovorom, a ako se o nekom pitanju stranke nisu izjasnile supsidijarno će se primijeniti opće odredbe ugovora o najmu iz Zakona o obveznim odnosima.³⁵ Prema prijedlogu novih odredbi ugovora o najmu jahte ili brodice najmoprimatelj od najmodavatelja (korisnik jahte ili brodice) dobiva brod na uporabu a ovaj mu za to plaća najamninu. Bez obzira što najmoprimatelj dobiva brod u posjed i upravlja njime, najmodavatelj se tretira brodarkem i solidarno odgovornim s vlasnikom jahte ili brodice ukoliko se ne radi o istoj osobi. Međutim, za vrijeme dok se jahta ili brodica predana u najam bez posade nalazi u posjedu najmoprimatelja, uz korisnika i vlasnika jahte odnosno brodice za-

³³ Prema čl. 2. Pravilnika o charter djelatnosti posebno je definirana jahta s profesionalnom posadom.

³⁴ V. čl. 6. st. 3. Pravilnika o charter djelatnosti.

³⁵ Detaljnije o ugovoru o najmu jahte i brodice v. Petrinović, R.; Perkušić, A.; Mandić, N., *Ugovor o najmu jahte i brodice*, Zbornik Pravnog fakulteta u Splitu, god. 45, 4/2008, str. 863-884.

konsku odgovornost u vezi njezine uporabe snosi i najmoprimatelj.³⁶ S obzirom na navedeno, novi stavak koji bi trebao dopuniti odgovarajuće odredbe Zakonika koje reguliraju odgovornost za smrt i tjelesne ozljede osoba u moru, oštećenje stvari, onečišćenje mora te odgovornost za sudar brodova trebao bi izričito navesti da za štetu koju prouzroči jahta ili brodice odgovaraju vlasnik i korisnik jahte ili brodice te najmoprimatelj jahte ili brodice dane u najam bez posade.

Isto tako, trebalo bi posebno propisati da se sve solidarno odgovorne osobe na strani jahte i brodice imaju pravo koristiti povlasticom ograničenja odgovornosti prema općem sustavu ograničenja odgovornosti i u pogledu svota ograničenja navesti odgovarajuće članke iz dijela Zakonika koji regulira opće ograničenje broдача.³⁷

Kad govorimo o odgovornosti za štetu prema trećima koja nastane u vezi s jahtom ili brodicom koja je postala podrtina onda će odgovornost prema čl. 840.c PZ-a snositi vlasnik podrtine, u ovom slučaju vlasnik jahte ili brodice koja je postala podrtina i kojeg tereti obveza uklanjanja podrtine. Uz vlasnika, odgovoran bit će i korisnik jahte ili brodice. Njihova odgovornost je objektivna uz mogućnost eskulpiranja u zakonski propisanim slučajevima.³⁸ U tom pravcu postojeći čl. 840.c PZ-a trebalo bi dopuniti na način da se propiše odgovornost vlasnika i korisnika jahte i brodice za štete koju one prouzroče trećima kada postanu podrtine. Istu dopunu trebalo bi unijeti i u čl. 840.nj Zakonika koji propisuje odgovornost vlasnika podrtine za troškove lociranja, označavanja i uklanjanja podrtine.³⁹

Treba istaknuti da kod svih oblika odgovornosti koje se obvezno osiguravaju i kod kojih je posebno propisana mogućnost podnošenja izravne tužbe prema osiguratelju, oštećenici imaju povoljniji položaj s obzirom da odštetni zahtjev

³⁶ Prema prijedlogu izmjena i dopuna PZ-a od 22.11.2017., Radna skupina za jahte i nautiku.

³⁷ To će biti iznosi iz čl. 391. st. 1. toč. 1. i 2. (fond nematerijalnih i materijalnih šteta) te čl. 399. st. 1. PZ-a. (ograničenje za brodice – brod od 500 tona).

³⁸ Prema čl. 840. c st. 3.-6. PZ- a vlasnik podrtine može se osloboditi odgovornosti ukoliko dokaže da je šteta nastala kao posljedica nepredvidljivog uzroka koji se nalazi izvan stvari, a koji se nije mogao spriječiti, izbjeći ili otkloniti. Vlasnik se, također, oslobađa u slučaju da dokaže da je šteta u cijelosti nastala kao posljedica radnje ili propusta treće osobe učinjene u namjeri da se prouzroči šteta, ili radnjom nadležnog javnog tijela. Vlasnik se može osloboditi odgovornosti u cijelosti ili djelomično ako dokaže da je šteta u cijelosti ili djelomično prouzročena radnjom ili propustom oštećenika učinjenim u namjeri da prouzroči štetu ili iz nepažnje.

³⁹ V. čl. 840.nj Zakonika. Vlasnik podrtine za troškove lociranja, označavanja i uklanjanja podrtine odgovara na temelju relativnog kauzaliteta uz mogućnost eskulpacije u slučajevima predviđenim toč.a, b, c čl. 840.nj st. 1. Zakonika.

mogu podnijeti neposredno osiguratelju.⁴⁰ Za brodice i jahte u Republici Hrvatskoj to je osiguranje odgovornosti vlasnika plovila motorne snage 15 Kw i veće, za štete trećim osobama (nematerijalne štete, smrt, tjelesna ozljeda i narušenje zdravlja).⁴¹ Navedeno osiguranje moraju imati svi vlasnici plovila upisanih u hrvatski upisnik jahti ili očevidnik brodica, kao i jahte i brodice strane državne pripadnosti koje se bave charter djelatnošću u obalnom području RH.⁴² Obvezno osiguranje odgovornosti uz mogućnost izravne tužbe prema osiguratelju propisano je i za odgovornost zbog onečišćenja mora pogonskim gorivom i to za brodove tonaže veće od 1000 koji viju hrvatsku zastavu, ali i za brodove strane zastave koji namjeravaju uploviti u hrvatsku luku.⁴³ Zakonik koristi pojam *brod*, ali ga u čl. 823.a definira kao plovni objekt bilo koje vrste pa navedena obveza tereti i vlasnike nautičkih plovila tonaže veće od 1000. Uz navedeno, održavanje osiguranja ili drugog financijskog jamstva tereti i vlasnike domaćih i stranih plovila čija bruto tonaža iznosi 300 tona radi pokrića odgovornosti za troškove lociranja, obilježavanja i uklanjanja podrtina. Također, tužba za naknadu navedenih troškova može se podnijeti izravno prema osiguratelju.⁴⁴ U oba slučaja, odgovornosti za onečišćenje mora pogonskim gorivom i odgovornosti za troškove lociranja, označavanja i uklanjanja podrtina, obvezno se mora osigurati odgovornost do svota koje odgovaraju granicama propisanim općim sustavom ograničenja odgovornosti brodarar.⁴⁵

Vezano za obvezno osiguranje odgovornosti vlasnika jahti i brodica treba svakako navesti da su Zakonom o izmjenama i dopunama PZ-a iz 2013. implementirane odredbe Direktive EU 2009/20/EC o obveznom osiguranju odgovornosti za sve pomorske tražbine navedene u Međunarodnoj konvenciji o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976., do svota ograničenja prema Protokolu iz 1996.⁴⁶ Prema čl. 747.a i čl. 747.b PZ-a domaći i strani brod od 300 bruto tona ili više mora imati potvrdu (ne svjedodžbu!) o osiguranju

⁴⁰ V. čl. 743. st. 2. PZ-a.

⁴¹ Čl. 2. toč. (4), 41. Zakona o obveznim osiguranjima u prometu, NN br. 151/05, 36/09, 75/09, 76/12, 152/14. Mogućnost izravne tužbe prema osiguratelju propisana je u čl. 11. Zakona.

⁴² V. čl. 4. st. 5. Pravilnika o charter djelatnosti i čl. 41. Zakona o obveznim osiguranjima u prometu, NN br. 151/05, 36/09, 75/09, 76/12, 152/14.

⁴³ Čl. 823.e i 823.f, čl. 62. st. 3. PZ-a.

⁴⁴ Čl. 840.p i čl. 840.r, čl. 62. st. 7. PZ-a. Svote su propisane čl. 391. st. 1. PZ-a.

⁴⁵ Čl. 823.e st. 1. i čl. 840.p st. 1. PZ-a.

⁴⁶ V. čl. 82. Zakona o izmjenama i dopunama PZ-a, NN br. 56/2013. Više o obveznom osiguranju za sve pomorske tražbine i implementaciji Direktive EU-a 2009/20/EC v. Padovan, A. V., *Uloga pomorskog osiguranja u zaštiti morskog okoliša od onečišćenja s brodova*, Jadranski zavod – HAZU, Zagreb, 2012, str. 388.-389.

odgovornosti za pomorske tražbine do svota propisanih Protokolom iz 1996. Tu se zapravo ne radi o obveznom osiguranju odgovornosti u klasičnom smislu tog koncepta, već se propisuje da za svaki brod određene tonaže mora postojati osiguranje ili drugo financijsko jamstvo koje pokriva odgovornost brodar za pomorske tražbine do iznosa predviđenih Konvencijom o ograničenju odgovornosti iz 1976. kako je izmijenjena Protokolom 1996. Treba voditi računa da kod osiguranja propisanih navedenim člankom PZ-a ne postoji mogućnost izravne tužbe prema osiguratelju.⁴⁷ Postavlja se pitanje da li se čl. 747.a Zakonika primjenjuje na plovila nautičkog turizma? Naime, Zakonik je u stavku 1. članka 747.a izričito isključio primjenu navedene obveze o potvrdi osiguranja odgovornosti za ratne brodove i njihovo pomoćno brodogovlje, kao i na brodove u vlasništvu države kojima upravlja država ili služe za negospodarske javne svrhe. Međutim, prema čl. 2. Zakonika odredbe koje se odnose na brodove primjenjuju se i na jahte ako Zakonikom nije navedena primjena isključena, a na brodice samo ako je Zakonikom izričito predviđena. S obzirom da Zakonik nije posebno isključio primjenu navedene obveze za jahte, proizlazi da bi potvrdu o osiguranju odgovornosti prema čl. 747.a Zakonika trebale, uz brodove propisane tonaže, posjedovati domaće i strane jahte od 300 tona ili više. Ukoliko zakonodavatelj nije htio propisati obvezu posjedovanja potvrde o osiguranju odgovornosti i za jahte, u predstojećim izmjenama i dopunama PZ-a trebalo bi u čl. 747.a dodati poseban stavak kojim se isključuje primjena na jahte.

5. TEMELJ ODGOVORNOSTI

U odnosu na pravni temelj odgovornosti Zakonik za sve oblike izvanugovorne odgovornosti propisuje objektivnu (kauzalnu) odgovornost. Jedini slučaj kad je propisana odgovornost na temelju dokazane krivnje je kod odgovornosti za smrt i tjelesne ozljede osoba u moru, a koja se dogodila u području rezerviranom za plovidbu (luke, prilazi lukama, uobičajeni plovni putevi). U tom slučaju oštećena osoba će morati dokazati da je plovni objekt kriv za smrt, odnosno tjelesnu ozljedu.⁴⁸ U svim drugim slučajevima povrede tjelesnog integriteta osoba u moru, Zakonik propisuje kauzalnu odgovornost. O kakvom kauzalitetu je riječ ovisi o području gdje je došlo do nezgode, odnosno povrede tjelesnog integriteta. Ako je do povrede došlo u području koje je proglašeno kupalištem ili u kojem je zabranjena plovidba, kao i u područjima gdje su zabranjeni pojedini načini ili sredstva plovidbe (na primjer glisiranje, prekoračenje brzine), a

⁴⁷ Čl. 747.d PZ-a.

⁴⁸ V. čl. 810. st. 1. toč. (3) PZ-a.

smrt, odnosno tjelesna povreda je nastupila dok se obavljao zabranjeni način ili su se koristila nedopuštena sredstva plovidbe, predviđena je stroga kauzalna odgovornost. Odgovorne osobe (vlasnik i brodar broda te osoba koja u trenutku nezgode upravlja brodom) moći će se osloboditi odgovornosti samo ukoliko dokažu da je sam oštećenik namjerno ili krajnjom nepažnjom prouzročio štetu.⁴⁹ Nadalje, za slučaj povrede tjelesnog integriteta osoba u moru u morskome području do 150 metara od obale, a taj pojas ne predstavlja područje a) koje je proglašeno kupalištem ili b) područje luke ili prilaz lukama, uobičajeni plovni put, područje koje se isključivo koristi za sportske ili slične plovidbe i c) područje gdje su zabranjeni pojedini načini ili sredstva plovidbe, odgovorne osobe moći će se osloboditi odgovornosti ako dokažu da je povreda tjelesnog integriteta nastupila kao posljedica više sile, namjere ili krajnje nepažnje oštećenika.⁵⁰

Strogi kauzalitet Zakonik propisuje i u čl. 811. koji regulira odgovornost za štete u lukama. Odgovornost tereti vlasnika broda i brodarar. Mogu se osloboditi odgovornosti samo ako je šteta prouzročena krivnjom trgovačkog društva ili tijela koje upravlja lukom ili stanjem obale, uređaja ili postrojenja, što znači da odgovaraju i za štete nastale kao posljedica više sile. Prema čl. 812. Zakonika, isti temelj odgovornosti primjenjuje se i kod odgovornosti za onečišćenja mora koje brod (jahta, brodica) prouzroči izlivanjem ili izbacivanjem tvari opasnih i štetnih za okoliš (ulja, smećenih tekućih goriva i njihovih smjesa, smećenih voda, drugih smećenih tvari i sličnih predmeta), a koja ne ulaze u područje primjene posebnih, međunarodnih sustava odgovornosti (CLC i Bunker sustava). Ovako stroga objektivna odgovornost pravda se zaštitom luka i lučkih objekata. Međutim, za potrebe odgovornosti za onečišćenje s brodova i drugih plovnih objekata drugim onečišćujućim tvarima (izuzev ulja i pogonskog ulja) adekvatnije je prihvatiti jednak standard odgovornosti. Znači, odgovornost na temelju kauzaliteta uz mogućnost oslobađanja od odgovornosti u slučajevima kada je šteta a) posljedica rata, neprijateljstva, građanskog rata, pobune ili prirodne pojave izvanrednoga, neizbježnog ili neotklonjivog karaktera, b) proistječe u potpunosti iz činjenice što je treća osoba svjesno djelovala ili propustila djelovati u namjeri da nanese štetu, ili c) u potpunosti proistječe iz radnje ili propusta bilo koje države ili drugog tijela odgovornog za održavanje svjetionika ili drugih sredstava za pomoć plovidbi u obavljanju te funkcije.⁵¹ Isto tako, odgovorna osoba može se u cijelosti ili djelomično osloboditi ako dokaže skrivljeno ponašanje oštećene osobe.

⁴⁹ V. čl. 810. st. 1. toč. (1) PZ-a.

⁵⁰ V. čl. 810. st. 1. toč. (2) i (4).

⁵¹ V. čl. 823.b. st. 1. Zakonika.

Ako vlasnik broda, jahte ili brodice koji onečište more pogonskim uljem ima mogućnost eskulpacije u slučaju više sile ili djelovanja treće osobe, ne vidim razloga da se navedene eskulpacije uskrate vlasniku i brodaru bilo kojeg plovnog objekta u slučaju onečišćenja nekim drugim onečišćujućim tvarima.

6. ZAKLJUČNE NAPOMENE

Zadnjih godina Republika Hrvatska postala je prepoznatljiva nautička destinacija. Iz godine u godinu bilježimo rast u nautičkom turizmu posebice glede iznajmljivanja jahti i brodica bez posade. S aspekta marina i drugih luka nautičkog turizma, ali i svih subjekata koji su uključeni u djelatnost iznajmljivanja plovila, vrlo je važno da se jasno definira tko, kako i koliko odgovara u slučaju štete koju jahta ili brodica počine morskom okolišu, stvarima ili osobama u moru. Izvanugovorna odgovornost vlasnika broda i brodaru iz PZ-a primjenjuje se i na štete koje počine jahte i brodice u obalnom području Republike Hrvatske (štete osobama u moru), te na štete zbog onečišćenja i oštećenja stvari nastale i u području ZERP-a. Kod primjene odredbi Zakonika na jahte i brodice može se javiti problem određivanja odgovorne osobe. Naime, postojeća pravna regulativa koja se odnosi na nautičku djelatnost koristi različite pojmove i definicije u pogledu osoba na strani jahti i brodica. S ciljem postizanja pravne sigurnosti, prilikom izrade prijedloga izmjena i dopuna PZ-a kod svih oblika izvanugovorne odgovornosti, uključujući i odgovornost za štete od sudara brodova, trebalo bi jasno definirati tko se smatra odgovornom osobom na strani jahte i brodice. To će prvenstveno biti vlasnici i korisnici jahti ili brodica. Međutim, u slučajevima kad se jahta ili brodica daje u najam bez posade, uz vlasnika i korisnika jahte i brodice treba svakako kao odgovornu osobu navesti i najmoprimatelja jahte i brodice. Vjerujem da će navedena dopuna Zakonika pridonijeti jasnijem tumačenju i primjeni pojedinih zakonskih normi. Isto tako, u pogledu temelja odgovornosti za štete zbog onečišćenja mora trebalo bi uvesti jedinstveni standard odgovornosti bez obzira o kojoj onečišćujućoj stvari je riječ i ne vezivati ga za standard odgovornosti koji vrijedi za slučaj oštećenja stvari. Stoga bi režim odgovornosti koji se primjenjuje za slučaj onečišćenja mora pogonskim uljem trebalo primijeniti i kod onečišćenja drugim tvarima, a strogi kauzalitet i dalje zadržati kod odgovornosti za štete zbog oštećenja stvari i povrede tjelesnog integriteta osoba u moru.

BIBLIOGRAFIJA

Knjige i članci:

1. Jakaša, B., *Udžbenik plovibenog prava*, Udžbenici Sveučilišta u Zagrebu, II. izd, Zagreb, 1983.
2. Pavić D., *Pomorsko imovinsko pravo*, Split, 2006.
3. Bolanča, D., *Hrvatsko upravno plovidbeno pravo*, Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu, 2016.
4. Padovan, A. V., *Uloga pomorskog osiguranja u zaštiti morskog okoliša od onečišćenja s brodova*, Jadranski zavod – HAZU, Zagreb, 2012.
5. Petrinović, R.; Perkušić, A.; Mandić, N., *Ugovor o najmu jahte i brodice*, Zbornik Pravnog fakulteta u Splitu, god. 45, 4/2008.
6. Skorupan Wolff, V., *Novine u pravnom reguliranju odgovornih osoba u hrvatskom Pomorskom zakoniku iz 2004.*, Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu, Vol. 56, br. 5, 2006.
7. Padovan, A.V.; Skorupan Wolff, V., *Pomorskopравни институт уклањања подртина – концепцијска разматрања и критика правног уређења у хрватском поморском праву*, Poredbeno pomorsko pravo (PPP), god. 50 (2011), 165, str. 117.-163.
8. Skorupan Wolff, V.; Padovan, A.V., *Kritika važećeg i prijedlog novog pravnog uređenja vađenja i uklanjanja podrtina i potonulih stvari*, Poredbeno pomorsko pravo (PPP), god. 51 (2012), 166, str. 11.-77.

Pravni izvori:

1. Pomorski zakonik, NN br. 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15.
2. Zakon o pružanju usluga u turizmu, NN br. 68/07, 88/10, 30/14, 89/14, 152/14.
3. Zakon o pružanju usluga u turizmu, NN br. 130/17.
4. Zakon o potvrđivanju Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja pogonskim uljem iz 2001, NN – MU, br. 9/06.
5. Zakon o potvrđivanju Međunarodne konvencije iz Nairobija o uklanjanju podrtina iz 2007. godine, NN – MU br. 3/17, 8/17.
6. Zakona o obveznim osiguranjima u prometu, NN br. 151/05, 36/09, 75/09, 76/12, 152/14.
7. Pravilnik o brodicama i jahtama, NN br. 27/05, 57/06, 80/07, 3/08, 18/09, 56/10, 97/12, 137/13.
8. Pravilnik o sigurnosti pomorske plovidbe u unutarnjim morskim voda i teritorijalnom moru RH te načinu i uvjetima obavljanja nadzora i upravljanja pomorskim prometom, NN br. 79/13.
9. Pravilnik o uvjetima za obavljanje djelatnosti iznajmljivanja plovila sa ili bez posade i pružanje usluge smještaja gostiju na plovilu NN, br. 99/13.
10. Pravilnik o vrstama i kategorijama plovnih objekata nautičkog turizma, NN br. 69/08.

Summary:

**APPLICATION OF NON-CONTRACTUAL LIABILITY OF SHIPOWNER
AND SHIP OPERATOR PRESCRIBED BY THE MARITIME CODE ON
YACHTS AND BOATS**

This paper provides a short overview of the basic forms of non-contractual liability prescribed by the Maritime Code. Considering that the prescribed forms apply to all vessels, in this paper special attention is given to the problem of determining the liable persons in cases of liability for damage caused by a yacht or a boat. It is pointed out that the current regulations regarding nautical tourism, especially the ones regulating the activity of renting yachts and boats, use different terms and definitions regarding persons on the side of the yacht and the boat which makes it more difficult to determine which of them can be the bearer of liability. With the interest of protecting potential injured parties, in particular marinas and other nautical tourism ports, the author proposes changes and additions to the Maritime Code regarding the determination of liable persons on the side of the yachts and boats. Finally, the author stresses that, if applied, the proposed changes and additions would contribute to clearer and more accurate interpretation and application of legal provisions and contribute to achieving legal certainty, as well.

Key words: *non-contractual liability; charter company; pollution; damage to property; yacht; boat.*