

**SVEUČILIŠTE U ZAGREBU  
PRAVNI FAKULTET**

**OSIGURANJE ODGOVORNOSTI  
LUKA NAUTIČKOG TURIZMA**

**Poslijediplomski doktorski studij  
Seminarski rad**

**Predmet**

**Pravo osiguranja  
Pomorsko osiguranje  
Prof.dr.sc. Jasenko Marin**

**Zagreb, prosinac, 2012.**

## SADRŽAJ

<b>1.</b>	<b>Uvod</b> .....	2
<b>2.</b>	<b>Pravna regulacija statusa luke nautičkog turizma</b>	
2.1	Pomorski zakonik.....	3
2.2	Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma.....	5
2.3	Zakon o pružanju usluga u turizmu.....	6
2.4	Zakon o obveznim odnosima.....	6
2.5	Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama.....	7
2.6	Zakon o zaštiti potrošača.....	9
<b>3.</b>	<b>Razvoj poslovanja luka nautičkog turizma</b> .....	9
<b>4.</b>	<b>Osiguranje od odgovornosti</b> .....	14
<b>5.</b>	<b>Osiguranje od odgovornosti u pomorskom pravu</b> .....	16
5.1	Uvjeti osiguratelja kod osiguranja od odgovornosti luke nautičkog turizma.....	18
5.2	Uobičajeni razlozi za isključenje obveze osiguratelja temeljem uvjeta za osiguranja od odgovornosti luke nautičkog turizma.....	19
5.3	Najčešće okolnosti nastanka štetnih događaja u luci nautičkog turizma.....	20
5.4	Uobičajeni razlozi za isključenje obveze luke nautičkog turizma temeljem ugovornih uvjeta sa korisnikom usluge.....	22
<b>6.</b>	<b>Uređenje odgovornosti luke nautičkog turizma propisima</b> .....	24
<b>7.</b>	<b>Ugovorna regulacija odgovornosti luke nautičkog turizma</b> .....	27
<b>8.</b>	<b>Zaključak</b> .....	30
<b>9.</b>	<b>Popis literature</b> .....	31

## **Popis kratica:**

*Pomorski zakonik - PZ*

*Zakon o pružanju usluga u turizmu - ZPUT*

*Zakon o obveznim odnosima - ZOO*

*Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama - ZPDML*

*Zakon o zaštiti potrošača - ZZP*

## **Ad. 1. Uvod**

Razvoj gospodarskih djelatnosti prema svom vlastitom prirodnom zakonu rađa nove proizvode i usluge. Time ujedno stvara i nove vrste pravnih odnosa u smislu obveznog prava.

Takvi pravni odnosi ukoliko se standardiziraju postaju određeni kao skup poslovnih običaja koji je moguće u daljnjem razvoju definirati i kao inominatni ugovor, a neki od njih zatim postupno bivaju regulirani kroz podzakonske, a zatim i zakonske propise.

Istovremeno sa razvojem novih djelatnosti i novih područja gospodarske aktivnosti, događaju se i suprotni procesi u kojima se određene djelatnosti faktično gase, kako zbog tehnoloških razloga, tako i zbog promjena odnosa na tržištima i time trajnih preseljenja nekih djelatnosti u područja jeftinije proizvodnje.

Oba gornja procesa univerzalnog su karaktera, što značilo da su izražena u području i pomorskih djelatnosti, a time i prava osiguranja, te pomorskog prava. Pravni odnos koji je predmet ovog rada odnosi se na novonastalu djelatnost – usluge luka nautičkog turizma čiji korisnici su gotovo svi vlasnici ili korisnici plovila, prvenstveno brodica i jahti.

Ova djelatnost prema kriteriju vrste usluge, pripada turizmu kao grani gospodarstva. Međutim, u odnosu na predmet na koji se ta usluga odnosi ova djelatnost nužno ulazi i u regulaciju pomorskog prava, a u odnosu na vrijednosti koje se izlažu riziku nužno je uključena i u pravo osiguranja.

Stvaranje novih područja pomorske djelatnosti pratio je izniman razvoj pravne regulacije tih djelatnosti i odnosa povod njih. Što više, pomorsko pravo jedno je od rijetkih koje je neke svoje obveznopravne institute izvorno ustanovilo, bez prethodne podloge u rimskom pravu. Najprije kroz ugovornu regulaciju i poslovne običaje, a zatim i kroz daljnje norme koje su imale utjecaj na pravne institute koji su konačno zaživjeli čak i izvan pomorskog prava.

Jedan od takvih pravnih instituta je osiguranje koji se pojavio kao posljedica uređenja pitanja naknade štete u pomorskom prijevozu.<sup>1</sup>

Stoga je cilj ovog rada pokušati otvoriti pitanja kroz dvojbe i mogućnosti u području osiguranja odgovornosti luka nautičkog turizma koje nije do sada propisima uređeno niti u dijelu osiguranja (npr. u smjeru da se odredi kao obvezno osiguranje) niti u dijelu same odgovornosti.

---

<sup>1</sup> *Knjiga: „PRAVO OSIGURANJA“, Branko Jakaša, izdanje PFZ, Zagreb, 1984, str. 6.*

*„Povijest osiguranja je u stvari povijest pomorskog osiguranja. To je shvatljivo iz razloga što su se stvarni i ekonomski elementi koji uvjetuju institut osiguranja najranije pojavili u pomorstvu i sve do nedavna su u toj grani ljudskih odnosa bili daleko najizraženiji. Osiguranje je jedan od rijetkih instituta koje nije poznavalo rimsko pravo.“*

Sve navedeno, u svjetlu činjenice brzog razvoja ovog pravnog odnosa, kao i činjenice izuzetno složenog i kroz veliki broj zakonskih i podzakonskih akata već uređenog, moguće i prenormiranog statusa luka nautičkog turizma.

Konkretni odnosi koji se u nastavku opisuju, pravno mogu biti relevantni za ocjenu prava i obveza osiguratelja luke nautičkog turizma.

## Ad 2. Pravna regulacija statusa luke nautičkog turizma

**Pomorski zakonik (NN 181/04)** čijim stupanjem na snagu je prestao važiti PZ (NN 17/94., 74/94. i 43/96.), osim odredaba o upisu brodova.

Člankom 5. stavak 1. t. 45) pojam „luka“ je određen među ostalim kao - morska luka, tj. morski i s morem neposredno povezani kopneni prostor s izgrađenim i neizgrađenim obalama, lukobranima, uređajima, postrojenjima i drugim objektima namijenjenim za pristajanje, sidrenje i zaštitu brodova, jahti i brodica. Na jednaki način se definira pojam luke i u Zakonu o sigurnosnoj zaštiti pomorskih brodova i luka.

Dakle, pod ovu formulaciju se u vrijeme donošenja tog propisa 1994. načelno mogla podvesti i „luka nautičkog turizma“ koja je kasnije određena Pravilnikom.

Pomorski zakonik međutim, kao temeljni zakonski propis ne poznaje pojam „luke nautičkog turizma“ niti bilo koji pojam koji bi izrijeком koristio termin nautika, nautički i slično, stoga taj zakon ne uređuje niti njezin status niti uređuje ugovorne odnose koji bi iz njezine djelatnosti mogli proizaći.

Podzakonski akt temeljen na Pomorskom zakoniku, koji ima posrednu vezu prema pitanju odgovornosti za štetu luka nautičkog turizma može biti Pravilnik o brodicama i jahtama (NN 27/2005), kojim se uređuje npr. obvezna posada na plovilima koja koriste usluge luka nautičkog turizma, osposobljenost voditelja brodica i sl. Međutim taj akt nedosljedno koristi pojmove voditelja brodice i vlasnika brodice, što može, u rješavanju pitanja odgovornosti za štetu na brodicama i jahtama, biti jedno od relevantnih pitanja.<sup>2</sup>

Za transparentniji odnos zakona i podzakonskih propisa po pitanju Pomorskog zakonika svakako je bilo dobrodošlo odrediti odnos prema lukama i plovilima u svrhu nautike tj. prema lukama nautičkog turizma, makar na način da se uputi kojim propisima je to područje uređeno.

---

<sup>2</sup> Časopis Računovodstvo i financije, br. 51(2005), Željko Dominis, članak Nautički turizam i novi pomorski propisi -

„Kako se može uočiti u novim pomorskim propisima bez valjana razloga često se prave razlike u odredbama koje se odnose na jahte i brodice. Iako se pojam „voditelj brodice“ navodi u mnogim člancima ovog Pravilnika (1.,5.,49.do 54.,61.,69.,70.do 76.,79.do 83.,86.i 88.), sam pojam „zapovjednik jahte“ nije posebno određen, kao što je, primjerice, člankom 2.stavkom 1.točkom 14.istog Pravilnika određen pojam „posada jahte“, koju čine zapovjednik jahte i druge osobe koje obavljaju poslove u svezi s plovidbom jahte i upisane su u popis posade jahte. Člankom 2.stavkom 1.točkom 17.Pravilnika o brodicama i jahtama određen pojam „vlasnik brodice“ kao vlasnik brodice i korisnik leasinga, dok pojam „vlasnik jahte“ nije određen, bez obzira što se u daljnjim odredbama, primjerice odmah u članku 4.stavku 2.propisuje da se „na brodici ili jahti za osobne potrebe mora za vrijeme plovidbe nalaziti vlasnik brodice ili jahte, članovi njegove uže obitelji ili osoba ovlaštena pisanom i ovjerenom punomoći“.

„Člankom 4.stavkom 2.Pravilnika o brodicama i jahtama propisano je da se na brodici ili jahti za osobne potrebe hrvatske državne pripadnosti uvijek mora nalaziti vlasnik brodice ili jahte, članovi njegove uže obitelji ili osoba ovlaštena pisanom i ovjerenom punomoći. Nije razvidno zašto takva ili slična odredba nije propisana i za jahte državne pripadnosti, već naprotiv, u članku 8.stavku 1.podstavku 7.navodi da se na plovili koje plovi u Republici Hrvatskoj, među ostalim, mora u svrhu provjere nalaziti u izvorniku dokaz o vlasništvu ili punomoć za korištenje plovila?“

To stoga što PZ već sada (kako se pod ovom točkom obrazlaže) - nije niti bi trebao biti - inferioran na pitanja luka i plovila za svrhu nautike tj. razonode i sporta.

Ova činjenica moguće sama po sebi ne bi privlačila pozornost kad bi podzakonski propis (Pravilnik) koji uređuje status luke nautičkog turizma bio temeljen na Pomorskom zakoniku.

Međutim taj podzakonski propis je temeljen na Zakonu o pružanju turističkih usluga u kojem zakonu i jesu uređena pitanja vezana za samu nautiku kao uslužnu djelatnost, kako je niže pod točkom 2.3 obrazloženo.

Ipak, pitanje odgovornosti za štetu ne mora nužno biti uređeno onim zakonskim propisima koji uređuju neku izdvojenu djelatnost, već može biti uređeno onim propisom koji uređuje odgovornosti za štetu, a to su temeljno Zakon o obveznim odnosima i ako postoji specijalni propis u određenom području, kao što bi ovdje bilo područje pomorsko pravo, a time i PZ.

Nadalje, znakovito je ukazati da je iz nadležnosti Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture (dalje: Ministarstvo pomorstva) nakon Pomorskog zakonika bio donešen Zakon o morskim lukama (»Narodne novine«, br. 108/95. i 97/00.).

Taj zakon je prema logici materije mogao biti podloga današnjem propisu - Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma.

Međutim, uređenje morskih luka i nautičkih luka je zatim razdvojeno i utemeljeno na zakonskom uređenju za pomorsko dobro u odnosu na morske luke, dok su luke nautičkog turizma temeljene na zakonskom uređenju - turističkih usluga.

Ipak, zakonodavac u daljnjim podzakonskim aktima ponovno vraća luke nautičkog turizma iz nadležnosti Ministarstva turizma u nadležnost Ministarstva pomorstva npr. kroz odluke o koncesiji na pomorskom dobru – u svrhu izgradnje luke nautičkog turizma.

Takva praksa je vidljiva iz posljednjeg takvog primjera od 11. listopada 2012. godine<sup>3</sup>

Moguće da je takva podvojenost po principu resorne nadležnosti u odnosu na luke nautičkog turizma i opravdana. Ipak činjenicu podijeljenog uređenja statusa luke nautičkog turizma, kroz dva ministarstva, svakako treba uočiti u bilo kakvoj analizi njenog rada, tj. praćenjem normativnih aktivnosti oba naznačena ministarstva.

Kroz ovaj dvojni sustav mogući će naravno biti i propusti kao npr. sada gdje je na službenim stranicama Ministarstva pomorstva moguće naći samo kartu sidrišta, ne i drugih luka nautičkog turizma, te popis samo dijela marina.

**2.2 Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma (NN 142/99, NN 47/00, NN 121/00, NN 45/01, NN 108/01 i NN 106/04), donesen na temelju Zakona o turističkoj djelatnosti (NN, br. 8/96., 19/96. i 76/98.) prestao je važiti donošenjem: Pravilnika o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma (NN 72/2008) donesenog na temelju Zakona o pružanju turističkih usluga (NN 68/07).**

---

<sup>3</sup> *Odluka o koncesiji na pomorskom dobru u svrhu izgradnje i gospodarskog korištenja luke posebne namjene- luke nautičkog turizma – „marine Gruž“ na dijelu k.o. Gruž, na području Grada Dubrovnika NN 114/12*

Ovaj pravilnik je prvenstveno uredio pitanje kategorizacije luka nautičkog turizma i to kroz četiri osnovne kategorije: sidrište, privezište, suha marina i marina.

Za svrhu ovog rada kako je uvodno rečeno pitanja o odgovornosti se samo načelno jednako odnose na sve vrste luka nautičkog turizma, upravo stoga što pojedinačna kategorija luke nautičkog turizma određuje vrstu usluge, a time i pažnje davatelja usluge, te konačno i stupanj odgovornosti za štetu.

Naime, očito je da se ista usluga ne pruža na sidrištima i marinama, mada oboje spadaju u luke nautičkog turizma.

Sukladno citiranom Pravilniku marina je dio vodenog prostora i obale posebno sagrađen i uređen za pružanje usluga veza i čuvanja plovnih objekata te smještaja turista u plovnim objektima, odnosno u smještajnim objektima marine. U marinama se pružaju i druge uobičajene usluge turistima nautičarima. Mogu se pružiti i usluge servisiranja i održavanja plovnih objekata.

Suha marina dio je kopna ograđen i uređen za pružanje usluga ostave i čuvanja plovnih objekata na suhom te pružanje usluga transporta plovnog objekta u vodeni prostor ili iz vodenog prostora do suhe marine.

Nadalje sidrište je dio vodenog prostora opremljen opremom za privez plovnih objekata u uvali zaštićenoj od nevremena, a privezište je dio vodenog prostora i dio obale uređen za pristajanje plovnih objekata opremljeno je priveznim sustavom.

Je li ovaj Pravilnik ostvario svoj cilj posebno je pitanje. Naime, uočljiv je nesrazmjer faktičnog broja luka nautičkog turizma i broja koje mogu službeno biti razvrstane i kategorizirane po tom pravilniku.<sup>4</sup>

### **2.3 Zakon o pružanju usluga u turizmu (»Narodne novine«, br. 68/07)**

Ovaj zakonski propis je jedini uredio pitanje poslovanja luka nautičkog turizma, te isti može biti eventualna podloga u mogućem uređenju pitanja odgovornosti za štetu luka nautičkog turizma.

To stoga što je pretpostavka za uređivanje odgovornosti za štetu pitanje koje su obveze davatelja usluge, a iz čega se nadalje može zaključivati je li davatelj usluge svoje povrijedio svoje zakonske obveze.

---

<sup>4</sup> Časopis *Pravo i porezi* br.2/2009, članak - *Razvrstavanje i kategorizacija luka nautičkog turizma*, Branko Šavrljuga, dipl.iur.

*„Pravilnik o lukama nautičkog turizma kao propis na temelju kojeg se utvrđivale vrste luka nautičkog turizma i minimalni uvjeti koje su te luke morale ispunjavati, te kategorije marina, u praksi, u provedbenom smislu, gotovo da nije niti zaživio u značajnijem obujmu. Dakle, broj luka nautičkog turizma koji je svoje minimalne i druge uvjete uskladio s tim propisom zanemariv je u odnosu na ukupan broj luka nautičkog turizma u Republici Hrvatskoj. Tome je uvelike doprinijelo višekratno noveliranje odredbi Pravilnika kojima se kontinuirano produžavao rok njegove obvezatne primjene.“*

Ovim zakonom se npr. uređuje iznajmljivanje vezova u lukama nautičkog turizma, članak 45. st.1., ali i prihvat, čuvanje i održavanje plovnih objekata na vezu u moru i suhom vezu u stavku 4. istog članka.

Također njime se u članku 46.st. 2. i 3. uređuje da se luke nautičkog turizma (i plovni objekti) nautičkog turizma razvrstavaju u vrste, a pojedine vrste se kategoriziraju, te da isti moraju ispunjavati propisane uvjete za pojedinu vrstu i kategoriju ukoliko se kategoriziraju.

Sve to navodi na cilj jasnijeg određenja zakonskih obveza luka nautičkog turizma, a time i daljnjih okvira za određenje odgovornosti u slučaju povrede obveza luka nautičkog turizma.

Logičan nastavak na ZPUT u pogledu nautike jest i dokument pod nazivom Strategiji razvoja nautičkoga turizma, gdje dominira pojam luka nautičkog turizma i chartera, a tek naknadno i crusinga.<sup>5</sup>

#### **2.4. Zakon o obveznim odnosima**

Članci 725. do 727. ovog zakona uređuju odnos ostave koji odnos se može jedini u širem smislu podvesti pod odnos koji bi obuhvatio uslugu koju pruža luka nautičkog turizma.

Pitanje odgovornosti se također može analizirati i sa stajališta jeli djelatnost koju obavlja luka nautičkog turizma opasna djelatnost u smislu ovog zakona.

Nadalje, kako se pitanje odgovornosti za štetu najčešće veže na pitanja osiguranja može se istaknuti da su ovim zakonom uređeni temeljni odnosi iz odnosa osiguranja, mada definicija upravo tog odnosa može iz materije pomorskog osiguranja uzrokovati i određenu nejasnoću.

---

<sup>5</sup> a) *Ekonomski pregled - Časopis Društva ekonomista Hrvatske / Savez ekonomista Hrvatske, br. 58/2007, Tihomir Luković, članak - Nautički turizam, definiranje i razvrstavanje:*

*„Ta se razlika vidi u Strategiji razvoja nautičkoga turizma Hrvatske do 2010. Godine. Tim državnim dokumentom, u njegovoj prvoj verziji dominiraju luke nautičkoga turizma, charter je tek spomenut, a cruising je izostao. Naknadnim dopunama obrađen je i cruising.“*

b) *Časopis Naše more, br. 54/2007, članak Nautički turizam – definicije i dileme, Josip Lovrić, Tihomir Luković*

*„Praktična podjela nautičkog turizma temelji se na nekoliko izvora, i to na legislativnom i statističkom, kojemu pridružujemo Nacionalnu klasifikaciju djelatnosti. Tako se nametnula osnovna podjela nautičkog turizma na:*

*1. luke nautičkog turizma*

*2. charter*

*3. cruising*

*Zakonsko reguliranje nautičkog turizma definirano je „Zakonom o turističkoj djelatnosti“, koji kaže: „Nautički turizam je plovidba i boravak turista –nautičara na plovnim objektima (jahta, brodica i sl.), kao i boravak u lukama nautičkog turizma radi odmora i rekreacije.“ Takvom se definicijom regulira i definira nautički turizam kao gospodarska djelatnost, čime se zakonski definira način gospodarenja.“*

Naime, pomorsko osiguranje poznaje zaseban institut uzajamnog osiguranja (P & I klubovi), a koje je ustanovljeno upravo zato jer klasičnim sustavom osiguranja putem osiguravajućih društva nije moguće pokriti određene rizike. Naš prethodni ZOO u članku 987. definirao je osiguranja među ostalim i na načelima uzajamnosti samim osiguranika, što nije dosljedno odnosima temeljenim na osiguravajućem društvu.<sup>6</sup>

Sadašnji ZOO u članku 923. što više isključuje primjeni odredbi koje uređuju Ugovor o osiguranja u odnosu na pomorsko osiguranje.

Međutim odredbe članka 948. koje uređuju osiguranje imovine i odredbe članka 964. koje uređuju osiguranje od odgovornosti, trebale bi načelno biti zakonske odredbe na kojima bi se temeljio Ugovor o osiguranju luke nautičkog turizma prije svega od odgovornosti iz djelatnosti.

Ova vrsta osiguranja trebala bi pokrivati slučajeve štete za koje odgovara luka nautičkog turizma. Kako je takvo osiguranje za sada neobavezno, naglasak na primjeni pravila je na ugovornoj regulaciji osiguravatelja, a ne na zakonskim odredbama.<sup>7</sup>

S druge strane, obvezno osiguranje vlasnika plovila u smislu štete koja bi se dogodila vezano na usluge luke nautičkog turizma nije primjenjivo jer se isto odnosi na nematerijalnu štetu prema kupacima i ronionicima.

Koliko su odnosi u odnosima nautičkog turizma u začetku razvoja govori i činjenica da naš pravni sustav nema dugu prošlost obveznog osiguranja brodica.

## **2.5 Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama (NN 158/03, 141/06) temeljem kojeg je prestao važiti Zakon o morskim lukama (»Narodne novine«, br. 108/95. i 97/00.).**

U ovom zakonu korisno je izdvojiti članak 84. koji uređuje obvezu donošenja Pravilnika o lučkom redu, a koji akt može biti podloga daljnjim uređenjima pitanja odgovornosti za štetu luke nautičkog turizma, budući je njena obveza nadzirati poštivanje lučkog reda.

Ovaj zakon je donošenjem 2003. godine u članku 2. st.1. t. 3. odredio što su luke posebne namjene i među ostalim tu svrstao upravo - luke nautičkog turizma, a člankom 42. ih je izrijekom svrstao prema kriteriju djelatnosti u „luke otvorena za javni promet“, a koja uređenja su i danas na snazi.

Temeljem ovog zakona je donesena Uredba o razvrstaju luka otvorenih za javni promet i luka posebne namjene (NN 110/04., 82/07.).

---

<sup>6</sup> Knjiga: „POMORSKO OSIGURANJE“, Drago Pavić, Izdanje Croatia Osiguranje, Zagreb, 1994, str. 47.

*„U neobveznom osiguranju od odgovornosti, usprkos pravu na izravan zahtjev prema osiguratelju, u odnosima oštećenika (treće osobe) i osiguratelja mjerodavne su odredbe ugovora o osiguranju, na primjer, odredbe ugovora o štetama isključenim iz osiguranja: o obvezi prethodnog podmirenja naknade štete trećim osobama i dr.“*

<sup>7</sup> Knjiga: „POMORSKO OSIGURANJE“, Drago Pavić, Izdanje Croatia Osiguranje, Zagreb, 1994, str. 46.

*„Hrvatski pravni sustav pomorskih osiguranja do donošenja Zakona o osiguranju (1994. godine) nije poznao ni jedan oblik obveznog osiguranja.*

*Propisivanje obveznog osiguranja od odgovornosti za neke kategorije pravnih odnosa redovito je praćeno uvođenjem instituta izravne tužbe prema osiguratelju odgovornosti. U našem je pravnom sustavu takva tužba predviđena za sve oblike ugovorno-obveznog osiguranja.“*



Navedenim zakonom je moguće trebala biti objedinjena materija luka nautičkog turizma<sup>8</sup>.

Ovim zakonom se dijelom uređuje i pitanje vezova koja se koriste za nautički turizam, što unosi određenu nejasnoću prema Pravilniku koji nije temeljen na ovom zakonu, te ih je time vrlo teško međusobno usklađeno tumačiti.

Tako na primjer ovaj zakon uređuje člankom 65. vrste lučkih djelatnosti u lukama otvorenim za javni promet među ostalim i privez i odvez jahti, sportskih i drugih brodica tj. poslova koji svakako ulaze u djelatnost luka nautičkog turizma.

Nadalje člankom 74. ovog zakona uređuje „...*da lučko područje luka otvorenih za javni promet županijskog i lokalnog značaja obuhvaća područje - nautičkih vezova za nautička plovila.*“

Konačno člankom 78. se uređuje da u lukama otvorenim za javni promet lokalnog značaja u kojima ne postoji gospodarski interes za pružanje usluga prihvata otpada, opskrbe vodom i električnom energijom, te usluge može pružati lučka uprava, a prihodi ostvareni pružanjem usluga iz prethodnog stavka moraju se prikazati u bilanci lučke uprave.

Posljednja norma ukazuje da se formalno gospodarskom djelatnošću usluge koja se pruža privezištem kako ga je podzakonskim aktom predvidjelo Ministarstvo turizma, može baviti tijelo Ministarstva pomorstva – lučka uprava.

Svakako da ZPDML daje naglasak na pitanje pomorskog dobra i koncesije koja se treba ishoditi za obavljanje djelatnosti na pomorskom dobru, a što neizostavno važi za svaku luku nautičkog turizma.<sup>9</sup>

---

<sup>8</sup> Časopis, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, br.47/2010, članak *Pravni status morskih luka i lučka politika u RH*, Mr.sc.Tomislav Batur, ravnatelj Lučke uprave Ploče

„Primjenjivi zakonski propisi i podzakonski akti prema kojima se razvijao model upravljanja lučkim sustavom u RH su:

1. Ustav RH

2. Zakon o koncesijama

3. Pomorski zakonik

4. Zakon o morskim lukama

5. Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama

6. Zakon o izmjenama i dopunama zakona o pomorskom dobru i morskim lukama.

*Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama pokušao je objediniti sve pravne propise i zakonske akte o morskim lukama i pomorskom dobru. Pomorsko dobro je i dalje zadržalo tradiciju ovih prostora glede statusa lučkog zemljišta kao pomorskog dobra, odnosno općeg dobra od interesa za RH na kojem se ne može stjecati vlasništvo niti druga stvarna prava po bilo kojoj osnovi.“*

<sup>9</sup> Časopis Pomorski zbornik br 41/2003, članak *Razvoj nautičkih luka funkciji održivog razvoja nautičkog turizma*, Mirjana Kovačić

„Djelatnost u lukama posebne namjene, pa tako i u lukama nautičkog turizma, obavljaju pravne i fizičke osobe na temelju dobivene koncesije u sklopu redovitog postupka. Odlukom o dodjeli koncesije za luku posebne namjene određuje se značenje luke posebne namjene prema značenju za Republiku Hrvatsku te se sukladno tome određuju granice luke.“

Zakonodavac dalje ne uređuje da li to tijelo Ministarstva pomorstva podliježe jednakim ili sličnim uvjetima kao i poduzetnici koji istu djelatnost obavljaju sukladno ZPUT. Prema nekim inicijativama ovakav oblik davanja vezova najčešće tranzitnog karaktera, a koja obavljaju svoju funkciju u istu svrhu kao i luke nautičkog turizma trebalo bi urediti u obliku tzv. „komunalnih luka“ što bi moguće bio peti oblik luke nautičkog turizma najbliži postoljem – privezište.<sup>10</sup>

## **2.6 Zakon o zaštiti potrošača (NN 79/07, 125/07, 79/09, 89/09, 133/09, 78/12)**

Ovaj zakon može imati također relevantnu primjenu upravo u dijelu gdje su ugovorne strane korisnici vezova – fizičke osobe, tj. gdje to nisu poduzetnici.

Budući da se odnos sa lukom nautičkog turizma u dijelu odgovornosti definira njihovim ugovorom, korisnik veza se prema gornjem kriteriju može smatrati potrošačem.

Prema statistici iz točke 2. ovog rada približno 70% plovila na vezovima bi se odnosilo na korisnike kao potrošače, a preostali dio na korisnike kao poduzetnike (charter tvrtke i dr.).

## **Ad 3. Razvoj poslovanja luka nautičkog turizma**

Kako je uvodno navedeno, jedan od brzo rastućih odnosa u području pomorskog prava, osobito na području Republike Hrvatske, jest odnos pružanja usluga u nautičkom turizmu, koji međutim nije do sada pravnim normama uređen u dijelu pitanja odgovornosti za štetu nastalu u obavljanju djelatnosti luka nautičkog turizma.

Iz daljnjih podataka vidljivo je da opseg ove vrste usluga sada uređene kao inominatni ugovor, prema svakom kriteriju premašuje sve druge usluge koje bi bile podvedene pod najbliži obveznopravni zakonom određeni ugovorni odnos – ostava.

Ovdje se može samo načelno istaknuti da ugovorni odnosi u dijelu nautičkog turizma imaju začetak tek prije par desetaka godina, što u odnosu na ostale segmente pomorskog prava predstavlja vrlo mlado područje.

---

<sup>10</sup> Časopis *Naše more*, br 54/ 2007 Članak *Luke nautičkog turizma i strategija lokalnog razvoja*, Tihomir Luković, Miran Bilić

*„Uz klasične marine i turističke luke posebne namjene trebalo bi razmotriti i mogućnost uvođenja „komunalnih luka“ dakle otočnih luka u lučki sustav Republike Hrvatske. Upravo takva vrsta luke je i luka u Suđurđu na otoku Šipanu. Komunalnu luku možemo definirati kao polivalentnu morsku luku, luku posebne namjene u funkciji nautičkoga turizma. Pritom, tu luku trebalo bi prije svega uključiti u turističku ponudu kao sačuvanu izvornost lučkog prostora naših već postojećih lučica, a koje su suprotnost stereotipu današnjih marina- Komunalnim bi lukama upravljale općine i gradovi kao lukama posebne namjene, te bi, u tom smislu, imale izvornu ovlaštenost u postupku davanja koncesija.*

*Za komunalne luke – lučice kao novu vrstu luka nautičkog turizma Hidrografski institut u Splitu predlaže slijedeću kategorizaciju:*

- luka od 30 do 50 vezova (4.kategorija)*
- luka od 50 do 100 vezova (3.kategorija)*
- luka od 100 do 150 vezova (2.kategorija)*
- luka od 150 do 200 vezova (1.kategorija)*

*Svaka od tih luka treba sadržavati određene kriterije i usluge primjerene njezinoj kategoriji.“*

To međutim, ne znači da je svojim razvojem u pravnom u začetku, već suprotno tome, u mnogim je zemljama pa i u Hrvatskoj već uređeno u jednom dijelu i zakonskim i podzakonskim propisima.

Uređenje određene djelatnosti podzakonskim ili zakonskim normama u cilju određenja samog statusa luka nautičkog turizma, ne znači uređenje obveznopravnih odnosa u toj djelatnosti, a što bi nadalje usmjerilo ka uređenju odgovornosti stranaka tog odnosa.

Pitanje odgovornosti za štetu na plovilima ili teretu koji njima prevožen, prije pojave osiguranja utvrđivalo se kroz institut pomorskog zajma.<sup>11</sup>

Povećanje opsega poslova osiguranja koji su povezani sa poslovima luka nautičkog turizma uvjetovati će potrebu uređenja pitanja odgovornosti za štetu luka nautičkog turizma.

Osiguranje je uvijek vezano za rizik i neizvjestan događaj, koji se može u označiti i kao štetan događaj. Svako pitanje štete nužno podrazumijeva i pitanje odgovornosti za štetu.

Najveći broj nautičkih plovila tj. brodica i jahti danas ima sklopljene kasko police osiguranja ili police dobrovoljnog osiguranja za štetu prema trećim osobama.

Najveći broj odštetnih zahtjev iz takvih polica uzrokovano je događajima povezanim sa boravkom plovila na vezu ili manevrom pristajanja, dok je manji broj štetnih događaja povezan sa samom plovidbom tih plovila izvan opsega luka nautičkog turizma.

Pitanje odgovornosti za štetu samog štetnika prema oštećeniku ili osiguravatelju koji je subrogacijom stekao prava nakon priznate i likvidirane štete, u slučaju šteta koje se likvidiraju po osnovi gornjih polica osiguranja nalazi se najvećim dijelom u području pravne praznine, odnosno oslonjeno je na ugovorom uređene odnose korisnika veza i luke nautičkog turizma.

Razlog tome je što je obveznopravni odnos luke nautičkog turizma i korisnika njenih usluga ne samo da je inominatni ugovor, već ne postoji niti blizak, srodan pravni odnos koji bi mogao usmjeriti na primjenu pravila o odgovornosti kod povrede tog ugovornog odnosa.

Teško je procijeniti daljnji razvoj tog pitanja, ali može se zaključiti da bi zakonodavac trebao imati interes regulacije onih odnosa koji dosegnu određeni financijski opseg tržišta.

Primjer takvog procesa su ugovorni odnosi leasinga koji moguće imaju i kraći vijek od ugovornih odnosa koji nastaju u lukama nautičkog turizma, a u kratkom vremenu su prošli cjelokupan pravni razvoj od višeznačnih ugovornih odnosa preko ustaljivanja poslovnih običaja pa sve do samostalnog zakona danas.

Poslovanje luka nautičkog turizma bi prema svojem udjelu u gospodarstvima zemalja koje su prema prirodnim okolnostima usmjerene na taj oblik gospodarskih aktivnosti, moglo uskoro steći status zakonski uređenih ugovornih odnosa.

---

<sup>11</sup> Knjiga: „PRAVO OSIGURANJA“, Branko Jakaša, izdanje PFZ, Zagreb, 1984, str. 5.

*„Postojanje instituta pomorskog zajma predstavljalo je glavnu zapreku pojavi i razvitku suvremene forme osiguranja. Da je tome tako, najbolji je dokaz činjenica da se pomorsko osiguranje počelo razvijati kada nije bilo moguće sklapati pomorski zajam. To se dogodilo 1227. kada je papa Grgur VII svojim dekretalom Navigandi vel eundi ad nundinas zabarnio, zbog visokih kamata, sklapati pomorski zajam, podvrgavajući ga kamatnim stopama običnog zajma.“*

U ovom procesu je Hrvatska gotovo ponajbolji primjer, jer je udjel i daljnji razvoj nautičke i turističke djelatnosti prema ukupnoj gospodarskoj veličini moguće najveći u Europi.

Ovdje se ukazuje na segment uređenja – ugovornih odnosa u koje luke nautičkog turizma (putem nositelja djelatnosti) stupaju prema ugovornom korisniku usluga, a ne na segment uređenja njihovog zakonskog statusa koji je već zakonski priznat tj. uređen.

Luke nautičkog turizma nisu nužno područje regulacije samo pomorskog prava, mada se takvima prema logičnom shvaćanju primarno čine, zbog bitnih odrednica – luka i plovilo (konkretno brodica i jahta, kao zakonski pojmovi).

Već sam zakonski naziv tog subjekta upućuje na propise koji uređuju širu granu - turizam, a time i usluge u turizmu, gdje se nautika odvaja od pomorskog prava koje je utemeljeno na trgovini i prijevozu radi trgovine.

Do sada se nastojalo sva pitanja odgovornosti za štetu luka nautičkog turizma rješavati kroz odnose osiguranja, što je svakako bilo dostatno u odnosu prema oštećeniku ukoliko je isti osigurao takav slučaj, dok nije bilo dostatno u pitanjima subrogacije ili regresnih prava osiguravatelja prema lukama nautičkog turizma, odnosno oštećeniku, korisniku usluge koji nije osigurao slučaj štete povezan sa lukom nautičkog turizma.

Kroz nezaobilazno buduće pokrivanje ove vrste odgovornosti osiguranjem, luke nautičkog turizma će svoja prava i obveze ipak morati dugoročno uređivati kroz propise, jer će takvu potrebu morati nametnuti osiguravatelji radi svojih daljnjih subrogacijskih prava.

S druge strane, zakonodavac tj. država u pomorskom pravu ponekad zakonski ne uređuje odnose upravo iz razloga što se isti vrlo detaljno uređuju na nivou međunarodnih pomorskih pravila razvijenih kroz tradicionalne institucije prvenstveno engleskog pomorskog prava.<sup>12</sup>

Međutim, kako navedeni odnosi osiguranja imaju svoju dugu tradiciju i razvoj, nisu prema logici stvari usmjereni na odnose novih djelatnosti koje je razvio suvremeni turizam, nego na pomorsku trgovinu, neovisno od činjenice što je predmet osiguranja plovilo tj. brodica ili jahta.

U boljeg pojmovnog razumijevanja problematike usluga i odgovornosti koja se odnosi na luke nautičkog turizma, ovdje se uvodno samo upućuje da se pod formalnim pojmom „luke nautičkog turizma“ podrazumijevaju četiri vrste ili kategorije takvih luka, sukladno Pravilniku o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma i to: sidrište, privezište, suha marina i marina.

To upućuje da je predmet odgovornosti za štetu koja se ovdje analizira usmjerena ne samo na najčešći oblik luka nautičkog turizma – marine, već i ostala tri oblika budući su oni propisom kao takvi uređeni.

---

<sup>12</sup> Knjiga: „PRAVO OSIGURANJA“, Branko Jakaša, izdanje PFZ, Zagreb, 1984, str. 9.

„Engleska je danas nesumnjivo vodeća država na tržištu osiguranja. Taj je položaj postigla prvenstveno putem pomorskog osiguranja i reosiguranja. Suvremene osiguravajuće organizacije u Engleskoj jesu ove: osiguravajuća društva. Lloyd Corporation i organizacije za uzajamno osiguranje. Osiguravajuća društva. Ta su društva većinom učlanjena u Institut kondonskih osiguratelja (Institute of London underwriters). To je udruženje posebno poznato zbog svojih Institutskih klauzula. Lloyd Corporation. To je korporacija privatnih osiguratelja. Ime potječe od krčmara Edwarda Lloyda koji je 1696. izdavao novine u kojima je objavljivao podatke o brodovima koji su bili interesantni za osiguratelja i druge zainteresirane za plovidbu, te udruženja brodarka kojima je svrha da po načelu uzajamnog osiguranja svoje članove osiguraju protiv onih rizika koji ne preuzimaju osiguratelji.“

Ukupno ostvaren prihod luka nautičkog turizma u 2011. iznosio je 600,2 milijuna kuna, pri čemu je 439,4 milijuna kuna ostvareno od iznajmljivanja vezova, što od ukupno ostvarenog prihoda iznosi 73,2%. U odnosu na 2010., ukupan prihod veći je za 4,5%.

Ovaj podatak se odnosi na 98 luka nautičkog turizma na morskoj obali Hrvatske, i to 61 marina (od toga 11 suhih marina) i 37 ostalih luka nautičkog turizma. Ukupna površina njihova akvatorija jest 3 295 891 m<sup>2</sup>, a broj vezova 17 059.

U lukama nautičkog turizma 31. prosinca 2011. na stalnom vezu bilo je 14 286 plovilo, dok je tranzitni vez u 2011. godini korišten u čak 188.457 slučajeva.<sup>13</sup>

Konkretni podaci, osobito u broju luka nautičkog turizma i broju plovila tj. korisnika usluga, ukazuju da nema dvojbe jeli ovaj segment poslovanja dosegnuo onaj volumen koji u svakako zaslužuje analizu pitanja odgovornosti za štetu koja nastaje u prometu ovom uslugom kako od strane davatelja usluge, tako i od strane primatelja usluge, mada je ovaj rad usredotočen na odgovornost za štetu davatelja usluge.

U tablici ispod vidljivi su podaci o broju postojećih i planiranih vezova, prema kojoj se dolazi do broja od očekivanih 54.675 vezova u vrlo kratkom budućem periodu.

Ovaj podatak sam po sebi također ukazuje na opravdanost razmatranja pitanja odgovornosti za štetu luka nautičkog turizma.

**Tablica 1: Kapacitet vezova luka nautičkog turizma i mjesta na kopnu prema prostornim planovima županija**

ŽUPANIJE	Postojeći (2007.)			Novoplanirani (2015.)			Sveukupno
	U moru	Na kopnu	Ukupno	U moru	Na kopnu	Ukupno	
Istarska	3.890	772	4.662	7.330	7.100	14.430	<b>19.092</b>
Primorsko-goranska	3.228	1.938	5.166	3.100	0	3.100	<b>8.266</b>
Ličko-senjska	0	0	0	850	800	1.650	<b>1.650</b>
Zadarska	3.676	1.030	4.706	1.800	0	1.800	<b>6.506</b>
Šibensko-kninska	2.795	900	3.695	2.140	0	2.140	<b>5.835</b>
Splitsko-đalmatinska	1.581	390	1.971	3.185	0	3.185	<b>5.156</b>
Dubrovačko-neretvanska	664	156	820	7.350	0	7.350	<b>8.170</b>
<b>SVEUKUPNO</b>	<b>15.834</b>	<b>5.186</b>	<b>21.020</b>	<b>25.755</b>	<b>7.900</b>	<b>33.655</b>	<b>54.675</b>

Izvor: Državni zavod za statistiku i Prostorni planovi županija

<sup>13</sup> Priopćenje Državnog zavoda za statistiku za 2011. godinu, broj 4.4.5 od 15. ožujka 2012.

Prema podacima Ministarstva mora, prometa i infrastrukture, prikupljenim temeljem propisane obveze evidencije svih pravnih i fizičkih osoba koje se bave djelatnošću iznajmljivanja plovniha objekta, u 2007. godini bilo je ukupno 928 tvrtki registriranih za obavljanje ove djelatnosti i ukupno 3.463 plovna objekta za iznajmljivanje.<sup>14</sup>

Ovaj podatak ukazuje na intenzitet gospodarskog korištenja plovila u lukama nautičkog turizma, čemu svakako treba dodati plovila u vlasništvu koja se koriste za osobnu potrebu.

Prema utvrđenju Studije razvoja nautičkog turizma izrađene 2006. godine od strane Hrvatskog hidrografskog instituta (HHI) za naručitelja Ministarstva mora, prometa i infrastrukture, objavljeno na službenoj web stranici HHI, stupanj sigurnosti luka nautičkog turizma utvrđuje se na način kako je niže citiran:

*„Sidrište u pravilu pruža zadovoljavajuću razinu sigurnosti tijekom ljetnog razdoblja. U preostalom dijelu godine, kada je vjerojatnost nastupa nepovoljnih vremenskih prilika znatno veća, sigurnost brodova na sidrištu nerijetko je upitna. U tom pogledu korištenje sidrišta u pravilu je ograničeno samo na ljetno razdoblje.*

*Privezište pruža vrlo različit stupanj sigurnosti plovilima na vezu. Ako je smješteno duboko u zaštićenim uvalama ili unutar zaštićenog dijela javnih ili drugih luka, sigurnost koju jamči plovilima je vrlo visoka, posebno ako se na vezove privezuju plovila primjerene veličine te ako se koristi odgovarajuća privezna oprema. U tom slučaju na takvim privezištima moguć je siguran boravak tijekom cijele godine uključujući i zimovanje<sup>32</sup> plovila na vezu. Naravno, postoje i suprotni primjeri odnosno privezišta koja su u potpunosti izložena utjecaju nepovoljnih vremenskih prilika. U takvim slučajevima privez je moguć samo tijekom ljetnog razdoblja dok je u preostalom dijelu godine sigurnost plovila upitna, čak i ako postoji čuvarska služba.*

*Marina pruža najvišu razinu sigurnosti boravka plovila na vezu, kako tijekom ljeta kada su učestala uplovljavanja i isplovljavanja tako i tijekom zime odnosno u vrijeme kada najveći dio plovila nema stalnu posadu. Valja primijetiti da marine građene na području koje nije prirodno zaštićeno od djelovanja mora mogu imati dijelove u kojima je sigurnost priveza upitna u određenim okolnostima. Ovo se odnosi ponajprije na marine u kojima je utjecaj valova umanjen izgradnjom lukobrana i gdje u slučaju potpune zauzetosti marine te u slučaju većeg nevremena plovila privezana u neposrednoj blizini ulaza mogu biti izložena znatnim kretanjima na valovima i odnosnim posljedicama.“*

Može se stoga zaključiti da razvoj poslovanja u ovom području nedvojbeno zaslužuje otvaranje pitanja koja se odnose na uređenje odgovornosti za štetu luka nautičkog turizma.

---

<sup>14</sup> Strategija razvoja nautičkog turizma za razdoblje 2009-2019, prosinac 2008., objavljena na službenoj web stranici Ministarstva mora, prometa i infrastrukture.

#### **Ad 4. Osiguranje od odgovornosti**

Pitanje osiguranja od odgovornosti veže se na svaku gospodarsku djelatnost, a tako i za djelatnost pružanja usluga od strane luka nautičkog turizma.

Vrlo je važno zaštititi se od mogućih budućih financijskih izdataka i obveza, koje se uvijek ne mogu predvidjeti, a mogu doseći visoke iznose. Tvrtka može svojim poslovanjem ugroziti zdravlje ili oštetiti materijalnu imovinu trećih osoba. Iako, nenamjerno, ona će biti obvezna isplatiti određenu naknadu na ime tako prouzročene štetu oštećenim trećim osobama.

Člancima 964. i 965. ZOO, uređena su pitanja osiguranja od odgovornosti kroz pravo direktne tužbe do osigurane svote, te uopće odgovornost osiguratelja samo ako treća osoba zahtjeva naknadu.

Zakon o obveznim odnosima kao temeljni propis nadalje propisuje da ako netko drugome prouzroči štetu, dužan ju je i naknaditi, ako ne dokaže da je šteta nastala bez njegove krivnje. Prema pravilima o objektivnoj odgovornosti, odgovara i za štete nastale od opasne stvari ili djelatnosti (čl. 1045. st. 3. ZOO-a). Za te štete vrijedi predmnijeva uzročnosti, smatra se da potječu od te stvari, odnosno djelatnosti, osim ako se dokaže da one nisu bile uzrok štete (čl. 1063.).

Zakon o obveznim odnosima iz 2005. godine, reklo bi se nije definirao, niti primjerice, a niti kroz zajedničke značajke, opasne stvari i djelatnosti iz čl. 1045. st. 3.

Ovo pitanje teško je jednoznačno odrediti, te je moguće zakonodavac isto stoga ostavio svjesno nedefiniranim kao bolji pristup da se to pitanje ocjenjuje ovisno o konkretnom slučaju.

Jedna djelatnost predstavlja povećanu opasnost kada u njezinu redovitom tijeku, već po samoj njezinoj tehničkoj prirodi i načinu obavljanja mogu biti ugroženi životi i zdravlje ljudi, ili imovina, tako da to ugrožavanje iziskuje povećanu pozornost osoba koje obavljaju tu djelatnost kao i osoba koje s njom dolaze u dodir. Za štetu od opasne stvari odgovara njezin vlasnik, a za štetu od opasne djelatnosti odgovara osoba koja se njome bavi.

Pravila o objektivnoj odgovornosti danas su izrijekom su predviđena za štete izazvane motornim vozilom, a što vuče tradiciju još od primjene pravnih pravila austrijskog Zakona o jamčenju za štete prouzrokovane pogonom motornih vozila iz 1908. godine.

U slučaju luke nautičkog turizma, moglo bi se zaključiti da ista obavlja opasnu djelatnost imajući u vidu da čuva imovinu većih vrijednosti prema ugovoru sa svojim korisnika.

Posao čuvanja imovine veće vrijednosti sam po sebi može uzrokovati i štetu na toj imovini.

Međutim, prema nekim stavovima sudske prakse, primjerice brod nije nužno opasna stvar, te utoliko treba opreznije pristupiti i pitanju je li opasna djelatnost pružanje usluga luka nautičkog turizma koje čuvaju i manipuliraju brodicama i jahtama.<sup>15</sup>

---

<sup>15</sup> *Trgovački sud u Splitu, presuda broj: VI-P-616/1997, sudac mr. sc. Srđan Šimac: „Brod kao cjelina nije opasna stvar, ali u određenim okolnostima to može biti, kao i pojedine djelatnosti koje se obavljaju na brodu.“*

U slučaju luka nautičkog turizma ne bi trebalo biti ključno pitanje da li one odgovaraju prema principu objektivne odgovornosti, te može li se njihova djelatnost tumačiti kao opasna djelatnost.

Čiji je teret dokaza za štete počinjene u svezi sa radom luka nautičkog turizma nije stoga pitanje čiji se odgovor ovdje traži.

Pitanje na koje je teže naći odgovor je kakvo postupanje bi trebalo očekivati od luke nautičkog turizma u situacijama koje se mogu ocijeniti kao uobičajene, a iz kojih postupanja se nadalje može ocijeniti da li je luka nautičkog turizma postupala pozornošću dobrog gospodarstvenika – što je uvjet za ocjenu njezine odgovornosti.

Zakonodavac je u većem broju djelatnostima propisao obvezno osiguranje od odgovornosti iz djelatnosti, što bi podrazumijevalo da se takva djelatnost smatra opasnom djelatnošću (npr. stečajni upravitelji, javni komisionari, posrednici u osiguranju i reosiguranju, posrednici u prometu nekretnina, odvjetnici, usluge zaštite, revizori, kliničko ispitivanje lijekova, energetska certificiranje zgrada i dr.).

Najbliža djelatnost uslugama luke nautičkog turizma, a za koju prema zakonu davatelj usluga mora sklopiti obvezno osiguranje od odgovornosti odnosi se na touroperatora za štetu koju prouzroči putniku neispunjenjem, djelomičnim ispunjenjem ili neurednim ispunjenjem obveza koje se odnose na paket-aranžman. (Zakon o pružanju usluga u turizmu, čl. 19.).

Opis šteta koje se ovdje definiraju, određuje da se tim osiguranje pokriva imovinska šteta primatelja usluge.

Znakovito je da je istim zakonom uređena i djelatnost usluga luke nautičkog turizma koje po prirodi stvari mogu uzrokovati znatno veću imovinsku štetu, ali zakonodavac za ovu vrstu djelatnosti nije propisao obvezno osiguranje od odgovornosti iz djelatnosti.

Ipak, trebalo bi biti svrsishodno da luke nautičkog turizma sklapaju police od odgovornosti iz djelatnosti, neovisno od činjenice što isto nije zakonska obveza.

Naime, luka nautičkog turizma bi po osnovi ove police mogla ili bolje rečeno trebala zahtijevati namirenje štete koju je sama priznaje prema oštećeniku korisniku veza.

Međutim, osiguravatelj prema sadašnjim uvjetima ima otvorenu mogućnost nepriznati svoju obvezu prema osiguraniku tj. luci nautičkog turizma upravo stoga što su obveze i pravna odgovornost luke nautičkog turizma nedefinirane.

Zbog tog razloga nije razumno očekivati da će luka nautičkog turizma priznati svoju odgovornost i preuzeti rizik nepriznavanja obveze od strane osiguravatelja.

Jednak rizik vrijedi i u slučaju tzv. direktne tužbe oštećenika prema osiguravatelju.

Polica osiguranja od odgovornosti pruža odgovarajuću zaštitu osiguraniku prema ugovornim partnerima i trećim osobama za imovinske i neimovinske štete. Pokrivena je odgovornost osiguranika iz posjedovanja stvari, iz pravnog odnosa ili iz određenog svojstva stvari kao izvora opasnosti.



Osim plaćanja odštete oštećenima, policia osiguranja odgovornosti pruža najčešće i druge pogodnosti i to:

- vođenje spora od strane osiguratelja u ime Vas ako oštećeni ostvaruje pravo na naknadu štete u parničnom postupku,
- nadoknada svih troškova parničnog postupka, pa i onda kada zahtjev za naknadu štete nije bio osnovan, čak i kad ti troškovi uz iznos odštete prelaze ugovoreni iznos pokrića u polici,
- ispitivanje odgovornosti osiguranika za nastalu štetu, ako je to potrebno za naknadu štete,
- davanje izjava u ime osiguranika koje smatra korisnim za zadovoljenje ili obranu od neosnovanog ili pretjerano visokog zahtjeva za naknadu štete.

Premija se najčešće određuje prema ukupnom godišnjem prihodu tvrtke i vrste poslovne djelatnosti koja se obavlja.

Broj štetnih događaja tijekom trajanja police osiguranja nije ograničen, a može se ugovoriti i sudjelovanje osiguranika u određenom iznosu kod svake štete, čime se smanjuje i premija osiguranja.

Osim pokrića odgovornosti prema trećima, policom se može ugovoriti na zaseban iznos osiguranja i pokriće prema vlastitim djelatnicima, pri čemu premija ovisi i o ukupnom broju djelatnika tvrtke.

Teritorijalno pokriva je teritorij Republike Hrvatske, ukoliko se u polici drugačije ne ugovori, a može se proširiti i za cijeli svijet.

Ipak, zbog razloga opisanih pod daljnjom točkom 5. ovog rada luke nautičkog turizma ipak nemaju interes za sklapanje ovakvih policia osiguranja.

Konačno, zbog specifičnosti u području pomorskih osiguranja, članak 923. ZOO isključuje primjenu tog zakona na pomorska osiguranja.

## **Ad 5. Osiguranje od odgovornosti u pomorskom pravu**

Osiguranje od odgovornosti u pomorskom pravu prvenstveno se odnosi na odgovornost u prijevozničkom poduhvatu, bilo da se radi o prijevozu stvari ili osoba.

Pomorsko pravo kako je već naznačeno, svoju tradiciju vuče iz potrebe prijevoza i trgovine, dok se na odnose plovidbe i plovila vezanih za nautiku (brodice i jahte), kao novi segment pomorskog prava isto primjenjuje kroz zajednička pravila u dijelu gdje se kao takvo može primijeniti na brodove.

Pomorsko pravo, ali i neka druga transportna prava određuje iznimke u pogledu odgovornosti za štetu od općeg pravila da se za štetu odgovara do visine iznosa same štete.<sup>16</sup>

---

<sup>16</sup> Prof.dr.sc. Jasenko Marin, *Opće i posebno ograničenje odgovornosti za pomorske tražbine u novijoj stranoj sudskoj praksi*, PPP god. 50 (2011), „Brodovlasnik, kao i neke druge osobe koje se bave pružanjem brodarških usluga, u ovom su kontekstu u bitno povoljnijem položaju. Relevantni međunarodni ugovori i nacionalni propisi sadržavaju odredbe prema kojima su te osobe, kada su odgovorne za štetu, u pravilu obvezne nadoknaditi štetu samo do točno navedenoga iznosa.“

Ovakva iznimka može biti neobična s aspekta odnosa štetnik-oštećenik, međutim, pravila o ograničenoj odgovornosti broдача čine rizik bavljenja plovidbenim poduzetništvom - uopće osigurljivim.

U pogledu odgovornosti vlasnika brodice ili jahte, neovisno o moguće visokim iznosima imovinske štete, ne bi bilo opravdano očekivati ograničavanje odgovornosti do određenih vrijednosti (kakvo postoji za brodovlasnike). To ponajprije iz razloga što se ovdje ne čuva realni interes gospodarstva, kao što je to opravdano kad je u pitanju prijevoz.

U tom smislu osiguranje od odgovornosti u pomorskom pravu kao razvijano osiguranje prijevoznčkog poduhvata, u manjem dijelu može biti podloga određenju osiguranja od odgovornosti koje se odnosi na brodice i jahte ili luke nautičkog turizma.

Ipak, ukoliko se prihvati činjenica da i među objektima kao što su npr. jahte može doći do šteta iznimnih iznosa prije svega imovinskih, svakako da je pitanje osiguranja od odgovornosti svih koji mogu biti odgovorni za takve štete ima opravdanje.

Poseban vid nautičkog turizma predstavlja crusing koji je izrijeком označen člankom 45.st.1.t.2, ali na koji se nedvojbeno odnose i ograničenja odgovornosti predviđena PZ-om.

Što više, pitanje moguće štete na brodu namijenjenom za crusing imajući u vidu da isti prevozi po nekoliko tisuća putnika može dosegnuti razmjere u kojima je očito da i najveća osiguravajuća društva ne bi bila u stanju likvidirati štetu, te su stoga ugovori o reosiguranju (sa npr. SwissRe) prema nekima najskuplji ugovori koji se sklapaju uopće.

Naš PZ u člancima 385. do 401. uređuje ograničenja odgovornosti broдача, što za ovaj dio zakona obuhvaća i vlasnika broда i naručitelja i spašavatelja, a sukladno Konvenciji o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976, te njezinim Protokolom i z 1996. godine.

Člankom 2. Pomorskog zakonika uređuje da se sve odredbe koje se odnose na broдове, primjenjuju i na jahte, ukoliko za jahte nije izrijeком drugačije određeno. Ova odredba po svemu sudeći uvažava činjenicu da se obje vrste plovila veće od 12 metara, te utoliko mogu imati neke sličnosti, neovisno o namjeni.

Odredbe o ograničenju odgovornosti, mada nisu primarno namijenjene jahtama i brodicama mogu se primijeniti npr. na jahte, jer na to ukazuje i određenje samih granica odgovornosti iz članka 391. iz kojih proizlazi da su iste u prvoj kategoriji primjenjive za brod ili jahtu s tonažom do 2000 tona.

Međutim, imajući u vidu činjenicu da prijevoz putnika i stvari, prema članku 9. PZ mogu obavljati i jahte (pa čak i brodice), može se zaključiti da bi postojala mogućnost primjene ograničenja odgovornosti i za njih ukoliko se registrirano bave prijevozom putnika ili stvari.

Ograničenje od odgovornosti uređeno je na način da broдар ili osoba koja može biti odgovorna formira fond za pokriće odgovornosti.<sup>17</sup>

---

<sup>17</sup> Doc. dr. sc. Aleksandra Vasilj, dipl. iur. Melita Bošnjak: Sustav općeg ograničenja odgovornosti, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, god. 48, 3/2011., „Prema Pomorskom zakoniku, broдар koji želi ograničiti svoju odgovornost dužan je osnovati fond ograničene odgovornosti. Svrha je tih procesnih pravila da zainteresiranima na pravno siguran način omogućuje ostvarivanje prava na ograničenje odgovornosti.“

Člankom 743. PZ, uređeno je osiguranje od odgovornosti broдача. Tim odredbama je dopuštena i direktna tužba prema osiguravatelju, te ostali odnosi koji se redovito javljaju u odnosu osiguranja, s tima da ovdje nije moguće primijeniti odredbe ZOO kako je prethodno navedeno.

Direktna tužba je tužba treće oštećene osobe protiv osiguratelja štetnikove odgovornosti. Opće je pravilo da je ugovor o osiguranju odgovornosti *res inter alios acta*, te se pravo na direktnu tužbu može samo iznimno priznati zakonom. Direktna tužba se gotovo uvijek priznaje u obveznom osiguranju. Dobrovoljno pomorsko osiguranje odgovornosti funkcionira kroz P and I klubove koji se temelje na uzajamnosti pa zbog svojih posebnosti teško podnosi široko priznato pravo direktne tužbe.

Člancima 810. uređena je odgovornost broдача za neimovinsku štetu prema trećima, odnosno člankom 811. za imovinsku štetu.

Odgovornost luke, luke posebne namjene, a time i luke nautičkog turizma u odnosu na brodove, odnosno brodice ili jahte nije PZ uređena.

Osiguranje od odgovornosti u odnosu na vlasnike brodica i jahti uređeno je kao obvezno za neimovinske štete prema trećim osobama, te kao dobrovoljno za imovinske štete prema trećim osobama.

Pitanje moguće dvojbe može biti radi čega nije uređeno obvezno osiguranje za brodice i jahte i za imovinsku štetu, sukladno takvom pristupu kod motornih vozila.

Većina nautičara, osobito onih koji iznajmljuju plovila poistovjećuju status osiguranja brodice ili jahte sa motornim vozilom, te se lako nalazi u zabludi u pogledu statusa osiguranja za imovinske štete prema trećima osobama.

Charter tvrtke vrlo često (osim obveznog osiguranja) ugovaraju još jedino kasko osiguranje radi namirenja štete na svojem plovilu, budući da osoba koja upravlja plovilom osobno odgovara za štetu prema trećima. Takav pristup nepotrebno izlaže riziku, kojeg mnogi nisu svjesni osobe koje upravljaju brodicama i jahtama u charteru, s time da bi vrlo vjerojatno mnogi bili spremni platiti razmjerni dio premije godišnjeg osiguranja unutar cijene chartera.

## **5.1 Uvjeti osiguratelja kod osiguranja od odgovornosti luke nautičkog turizma**

Osiguranje od odgovornosti moguće je i u odnosu prema luci nautičkog turizma kao osiguraniku za neimovinske ili imovinske štete prema trećim osobama i stvarima i to kao neobavezno osiguranje.

Svaki će osiguravatelj nastojati urediti što preciznije svoj odnos sa osiguranikom prvenstveno kroz opće i posebne uvjete za određenu vrstu osiguranja.

Takvim aktom osiguravatelj će nastojati odrediti granice postupanja svog osiguranika što u slučaju djelatnosti luka nautičkog turizma vodi u dvojbenu situaciju prema ugovornim odredbama koji primjenjuju luke nautičkog turizma sa svojim korisnicima.

Kako će se vidjeti na kraju ove točke moglo bi se zaključiti prema tom kriteriju da postoji vrlo malo okolnosti ili radnji luke nautičkog turizma koje bi trebale biti osigurane kroz osiguranje od odgovornosti luke nautičkog turizma.

Na koji način odrediti granice pozornosti dobrog gospodarstvenika u slučaju luke nautičkog turizma, pitanje je koje se pokušava niže prikazati kao praktično vrlo dvojbeno.

Prije opisa najčešćih okolnosti kod nastanka štete iz obavljanja djelatnosti pružanja usluga luka nautičkog turizma radi usporedbe se navodi zakonski opis tih usluga iz kojeg nije moguće razlučiti preciznije što je obveza davatelja usluge u smislu daljnjeg određenja kad dolazi do povrede te obveze i odgovornosti.

Članak 45. ZPUT (NN 68/07, 88/10) među ostalim uređuje da su usluge luke nautičkog turizma u odnosu na korisnike veza:

iznajmljivanje veza za smještaj polovnih objekata, prihvatanje, čuvanje i održavanje plovniha objekata na vezu u moru i suhom vezu, te uređenje i pripremanje plovniha objekata.

Navedeno uopćeno zakonsko definiranje tih usluga svakako nije dovoljno za određenje - obveza luke nautičkog turizma.

## **5.2 Uobičajeni razlozi za isključenje obveze osiguratelja temeljem uvjeta za osiguranja od odgovornosti luke nautičkog turizma**

Opći uvjeti poslovanja osiguratelja npr. Euroherc za osiguranje od odgovornosti vlasnika/korisnika luke nautičkog turizma dalje koji se pod ovom točkom analiziraju prikazani su samo kao prosječan ili tipičan standardizirani primjer uvjeta koje osiguratelj utvrđuje u slučaju osiguranja od odgovornosti luke nautičkog turizma.<sup>18</sup>

Ovi uvjeti očekivano predviđaju brojna ograničenja koja dovode u pitanje primjenu ovog vida osiguranja, posebice ukoliko bi se oštećenik obratio direktnom tužbom na osiguratelja i to zbog slijedećih razloga.

Primjeri isključenja odgovornosti prema uvjetima Euroherc osiguranja d.d.:

a) - osiguratelj se oslobađa obveze naknade štete ukoliko se ista nije dogodila u trenutku čuvanja plovila od strane osiguranika, a čuvanje plovila se definira kao vrijeme dok je kod osiguranika deponirana plovidbena dozvola.

Time se faktično isključuje obveza osiguratelja najmanje za vrijeme manevra plovila u luci, jer voditelj brodice ili skiper mora imati dozvolu na plovilu tijekom plovidbe. Što više, plovidbena dozvola se (zbog stalnog preuzimanja) nalazi kontinuirano na plovilu.

Budući da je i tumačenje poslovnih običaja ovdje relevantno, ovdje dolazi do kolizije običaja i ugovornih uvjeta.

b) - osiguratelj propisuje nastup svoje obveze na temelju:

- priznanja osiguratelja
- sklapanja nagodbe od strane osiguratelja
- sudske odluke.

---

<sup>18</sup> Euroherc osiguranje d.d. Zagreb, Uvjeti za osiguranje vlasnika/korisnika luke nautičkog turizma, br. 13.14-LNT-EH-1.1, u primjeni od 20. lipnja 2011. godine

Time se a contrario isključuje mogućnost nastanka obveze osiguratelja na temelju priznanja štete i odgovornosti od strane osiguranika tj. luke nautičkog turizma, kao potencijalnog štetnika.

c) - nadalje, tim uvjetima se poziva na isključenje obveze osiguratelja u slučaju povrede odredaba o lučkom redu koje jednostrano donosi sama luka nautičkog turizma i koje ta vrsta akta nisu niti predmet bilo kakvog ugovaranja.

d) - te moguće najzanimljiviji razlog isključenja obveze osiguratelja – zbog ugovornog proširenja odgovornosti osiguranika i na slučajeve kad po zakonu osiguranik ne odgovora. Ovdje osiguratelj ograničava svoju odgovornost čak i u slučaju kad je sam korisnik određenu obvezu izrijekom ugovorio sa lukom nautičkog turizma i nema dvojbe da je došlo do povrede te ugovorne obveze.

Osiguratelj ovdje pridržava pravo da će obvezu priznati ako je ta povreda ujedno i povreda zakonske obveze luke nautičkog turizma.

Jedan od povoda ovom radu je upravo zakonom (ili drugim propisom) neuređeno pitanje, što se ima smatrati zakonskim obvezama luke nautičkog turizma.

Isključenje određenih šteta iz pomorskog osiguranja moguće je i temeljem zakona npr. PZ čl.729 st.1 vezane za nesposobnost broda za plovidbu koja je bila ili mogla biti poznata osiguraniku, s time da su te odredbe zakona dijelom dispozitivne<sup>19</sup>

### **5.3 Najčešće okolnosti nastanka štetnih događaja u luci nautičkog turizma**

Niže se ističe nekoliko tipičnih okolnosti iz kojih dolazi do štetnih događaja kod pružanja usluge od strane luke nautičkog turizma.

Ovdje je važno naglasiti da su svim slučajevima zajedničke slijedeće redovne okolnosti:

- da se štetni događaj odvija bez prisutnosti oštećenika,
  - da se štetni događaj odvija u periodu koji nije kratak, odnosno koji je dovoljan da sam događaj bude makar zamijećen od strane djelatnika luke nautičkog turizma,
  - da potencijalna šteta i eventualna odgovornost luke nautičkog turizma nije uzrokovana neposrednim činjenjem nego eventualnim propustom djelatnika luke nautičkog turizma.
- a) Vremenske nepogode

U slučaju vremenskih nepogoda npr. u vidu jakih udara vjetra i/ili pojačanih udara valova, nije dvojbeno da je tada obveza djelatnika luke nautičkog turizma pritegnuti vezove i razmjestiti bočne štitnike na plovilima u cilju sprječavanja štete na plovilima.

Međutim, je li obveza luke nautičkog turizma tada i npr.: zamijeniti pokidane konopce brodica, koji konopci su inače vlasništvo i obveza samih korisnika, a koji drže plovilo vezano za gat ili rivu u vrijeme takvih nepogoda?

---

<sup>19</sup> Knjiga: „POMORSKO OSIGURANJE“, Drago Pavić, Izdanje Croatia Osiguranje, Zagreb, 1986, str. 190.

„Ako se u tom pogledu ništa posebno ne ugovori iz osiguranja su isključene one štete koje su isključene na temelju propisa. Bitno je da je isključeni rizik dominantan uzrok štete.“

U slučaju vremenskih nepogoda u vidu obilnih kišnih oborina, jeli obveza djelatnika luke nautičkog turizma izbaciti vodu iz plovila u cilju izbjegavanja potapanja plovila ili je obveza samih korisnika zaštititi plovila ili omogućiti otjecanje vode u takvim situacijama?

Ukoliko gornje situacije također ulaze u okvir poslovanja dobrog gospodarstvenika analizom usluga luke nautičkog turizma, postavlja se daljnje pitanje prema kojim kriterijima tj. prema kojem redosljedu su, u takvim uvjetima, djelatnici luke nautičkog turizma dužni postupati. Uobičajena situacija vremenske nepogode uzrokuje istovremeni rizik na velikom broju plovila, te sprječavanje štete zahtjeva veliki broj izvježbanog osoblja. Nastavno pitanje ovoj situaciji je, može li se ocijeniti kao propust luke nautičkog turizma činjenica da za slučaj vremenskih nepogoda nije osigurala dovoljan broj djelatnika.

b) Pribhaćanje plovila na vez

U pravilu djelatnici luke nautičkog turizma daju upute o mjestu i načinu veza. To je nužno zbog organizacije rada same luke nautičkog turizma, prema namjeni određenih područja u luci nautičkog turizma. Vrlo često oni stoga aktivno sudjeluju svojim uputama pa i fizičkim prihvatom plovila, konopaca i vezanjem istih za gat ili rivu. Mogućnost nastanka štete u takvim situacijama, osobito u kombinaciji sa nepovoljnim vremenskim uvjetima i suženim manevarskim prostorom je visoka, te je dvojbeno od kakvog su pravnog značaja, za ocjenu odgovornosti luke nautičkog turizma, upute djelatnika luke nautičkog turizma.

c) Korištenje strujnih instalacija

Najveći broj požara, kao štete koju karakterizira vrlo velik opseg štete i to ne samo na plovilu gdje je započeo požar već i na susjednim plovilima uzrokovan je elektro instalacijom sa strujnom mrežom luke nautičkog turizma. Otvoreno je pitanje kakvo ponašanja korisnika veza, a time i sprječavanje suprotnog ponašanja od strane djelatnika luka nautičkog turizma bi se moglo pravno tumačiti kao pravilno. Naime, nije dvojbeno da bi gotovo sve štete iz ovog uzroka bile spriječene ukoliko bi se instalacija koristila uz neposredan nadzor korisnika veza. Međutim, takav pristup je teško održiv jer je neprihvatljivo zahtijevati da se noću, u vrijeme spavanja ili u vrijeme dnevnih odlazaka sa plovila, isključuju instalacije. Formalno se u najvećem broju lučkih redova propisuje obveza nadzora nad instalacijom, a faktično se prihvaća ostavljanje takvih instalacija čak i u zimskom periodu (zbog rada kaljužnih pumpi i sl.) čime se stvara jedinstven običaj suprotan propisu.

d) Provjera identiteta osoba koje pristupaju/koriste plovila

Krađa plovila na čuvanju u luci nautičkog turizma, nažalost nije nepoznata pojava. Kod usporedbe sa čuvanjem motornih vozila postoji više apsurdnih situacija, koje je međutim teško objektivno izbjeći. Provala u motorno vozilo je uočljiva radnja. Dok za uključivanje motora otvorenih plovila najčešće nije potrebna nikakva provala.

Utvrđivanje identitete svakog posjetitelja u krug luke nautičkog turizma nije moguće jer su iste javne i unutar njih su u sadržaji za goste koji nisu korisnici vezova.

Koje su to radnje djelatnika luke nautičkog turizma koje bi on trebao poduzeti u cilju da spriječi pristup osobi koja izvršava radnju krađe plovila teško je pravno definirati. Nadzornim kamerama ne sprječava se pristup, a iste imaju smanjeni učinak u noćnim uvjetima. Nadalje, njima nije niti moguće pokriti vrlo dispreziranu površinu luke nautičkog turizma (npr. brojni razdvojeni gatovi).

Formalno se ponovno u najvećem broju lučkih redova propisuje obveza predaje plovidbene dozvole na recepciji luke nautičkog turizma, a faktično je to neprovedivo obzirom na broj i fluktuaciju korisnika čak i u noćnim satima, osim ako se ne radi o tzv. tranzitnom vezu.

e) Ostale okolnosti kao mogući uzroci štete u luci nautičkog turizma

Osim navedene četiri najčešće okolnosti povodom kojih dolazi do šteta u luci nautičkog turizma, te pitanja koja se otvaraju najprije kroz određenje obveza luke nautičkog turizma, daljnje okolnosti povodom kojih može doći do štete u lukama nautičkog turizma su:

- štete na plovilu tijekom izvođenja bilo kakvih radova na području luke nautičkog turizma, uključujući i radove na drugim plovilima.
- neimovinske štete na korisnicima usluga ili trećim osobama kod radnji pristajanja, podizanja plovila dizalicom i dr.
- onečišćenje okoliša i štete vezane uz uporabu i manipulaciju gorivom
- štete vezane za parkiralište za motornih vozila.

#### **5.4 Uobičajeni razlozi za isključenje obveze luke nautičkog turizma temeljem ugovornih uvjeta sa korisnikom usluge**

Standardne odredbe ugovora o morskome vezu, u bitnom uređuju odricanje od očekivanih obveza luke nautičkog turizma. Takvi obrasci ugovora mogu se već putem pretrage interneta pronaći, u pravilu te se odredbe potpuno suprotne od prosječnog očekivanja korisnika usluge, kao npr.:

*„Marina nije u obvezi nadoknaditi slijedeće štete:*

- štete koje su nastale djelovanjem nevremena;
- štete koje su nastale po osnovu požara;
- štete nastale uslijed otuđenja plovila, vozila, opreme i slično;
- štete nastale zbog neispravne električne ili vodovodne instalacije na plovilu, odnosno nastale zbog neispravne instalacije od plovila do priključka na gatu;

*Odgovornost Korisnika:*

- 1. Korisnik izjavljuje da je, za čitavo vrijeme trajanja ovog Ugovora, osiguran od odgovornosti prema trećim osobama po svim osnovama,*
- 2. Korisnik je dužan obešteti Marinu, odnosno treću stranu, za svaku štetu koju njegovo plovilo nanese bilo kojem objektu ili opremi u vlasništvu Marine,*
- 3. Korisnik izjavljuje da je, za čitavo vrijeme trajanja ovog Ugovora, za sve štete, uključujući provale u plovilo i vozila, kao i za štete nastale otuđivanjem i oštećenjem plovila, vozila, opreme, uređaja, pribora i slično, odgovarajuće osiguran policom osiguranja.“*

Ovdje se ne citira niti jedan konkretan ugovor, upravo iz razloga što se radi o odredbama koje imaju graničan značaj u smislu načela Zakona o obveznim odnosima koja uređuju savjesnost i poštenje u ugovornim odnosima.

U pogledu ugovorne regulacije odnosa važno je istaknuti da se ovo pitanje može samo djelomično „sanirati“ sklapanjem različitih polica osiguranja.

Prema našim propisima danas bi za ovu svrhu bilo moguće dovesti u vezu tri vrste police osiguranja u odnosu na plovila, dok je polica osiguranja (od odgovornosti) u odnosu na luku nautičkog turizma opisana u gornjem dijelu ove točke:

- a) – obvezno osiguranje plovila
- b) – dobrovoljno osiguranje plovila
- c) – kasko osiguranje plovila

Ad a)

Ova vrsta osiguranja namijenjena je prvenstveno zaštititi kupaca i ronioca kao oštećenika u odnosu na plovila kao potencijalne štetnike budući se ista odnosi na neimovinsku štetu prema trećim osobama.

U tom smislu, rizik materijalne štete na plovilima koja bi se dogodila u ili u vezi sa lukom nautičkog turizma time nije pokriven.

Ad b)

Ova vrsta police osiguranja, mada manje poznata, izuzetno je korisna za svakog vlasnika ili korisnika plovila, jer tom policom stječe osiguranje od materijalne štete prema trećima, tj. ona prava koja mnogi nautičari misle da imaju, prema uzoru na policu obveznog osiguranja iz cestovnog prometa.

Međutim, u slučaju potencijalne štete uzrokovane propustom dužnih radnji od strane luke nautičkog turizma, ova polica može samo djelomično i privremeno poslužiti svrsi ukoliko je štete neposredno uzrokovana sa tako osiguranog plovila. Međutim, osiguravatelj će nakon likvidacije štete imati potrebu kroz prava subrogacije utvrditi moguću odgovornost luke nautičkog turizma koja svojom obvezom čuvanja tj. nadgledanja može biti suodgovorna kroz propuštanje sprječavanja većeg opsega štete.

Stoga, ova polica može samo potaknuti pitanje odgovornosti luke nautičkog turizma, a ne nikako riješiti to pitanje.

Ad c)

Ova vrsta police ima sve iste efekte kao i polica osiguranja navedena pod točkom b) s razlikom da je ovdje osigurana imovinska šteta na plovilu samog osiguranika, a ne imovinska šteta prema trećima.

Ovakve police u pravilu imaju ugovoreno učestvovanje osiguranika u likvidaciji štete kroz tzv. franšizu, a što u naravi predstavlja ograničenje odgovornosti osiguratelja.

Franšize se mogu dijeliti na kvalitativne (u kojima se isključuju iz pokrića određene vrste šteta) ili kvantitativne.

Kvantitativne se nadalje dijele na odbitne franšize, gdje osiguratelj odbija od štete iznos koji je određen ili integralne, gdje osiguratelj ne naknađuje štetu dok ista ne prijeđe određeni iznos. Ove dvije vrste kvantitativnih franšiza se mogu ugovoriti i kombinirano.



## **Ad. 6. Uređenje odgovornosti luke nautičkog turizma propisima**

Ukoliko bi se prihvatio stav da se odgovornost luke nautičkog turizma definira propisom, prvo bi trebalo odlučiti jeli za takvu svrhu primjereniji zakonski ili podzakonski propis.

S aspekta materije – odgovornost za štetu, nameće se stav da je u slučaju potrebu regulacije tog područja primjereniji zakonski nego podzakonski propis. Takav stav je opravdan ukoliko se pod podzakonskim propisom ima u vidu Pravilnik, kako najčešći oblik takvih propisa, a koji propis u pravilu ne uređuje materiju odgovornosti i štete.

Dilema u pogledu zakonskog propisa može biti usmjerena na:

Pomorski zakonik

Zakon o obveznim odnosima

Zakon o pružanju usluga u turizmu

Ovdje bi prvi zaključak upućivao na Zakon o pružanju usluga u turizmu kao zakon obzirom da je taj zakon podloga jedinom podzakonskom aktu koji uređuje status luka nautičkog turizma.

Međutim, područje odgovornosti za štetu je u svakom slučaju bliže Pomorskom zakoniku ili Zakonu o obveznim odnosima.

U dvojbi između ta dva zakona smatram da bi opravdani kriterij bio slijedeći. Ukoliko bi se ugovor o pružanju usluga u nautičkom turizmu normirao kao nominatni ugovor u samom Zakonu o obveznim odnosima, tada bi bez dvojbe pitanje odgovornosti za štete pružatelja usluga bilo moguće jedino normirati u tom zakonu.

Kako pitanje šire potrebe, da se zakonom uredi cjeloviti ovaj ugovorni odnos moguće nije izražen do mjere kao što je izražen interes uređenja samog pitanja odgovornosti za štetu pružatelja usluga, preostaje kao jedino opravdano rješenje u krugu zakonskih rješenja – Pomorski zakonik.

Odredbe o odgovornosti za štetu luka nautičkog turizma mogla bi se kompatibilno vezati uz postojeće odredbe o odgovornosti broдача, sada normirane člancima koji uređuju pomorske nesreće, normirane u Pomorskom zakoniku Glava I., članak 748. i članak 749. koji u stavku 1. točka 3. uređuje odgovornost za štetu:

- koju prouzroči usidreni ili vezani brod, odnosno koja se nanese usidrenom ili vezanom brodu. Gornje odredbe primjenjuju se daljnjom primjenom članka 750. koji uređuje da se za štete u slučajevima navedenim u članku 749. ovoga Zakonika odgovara brod, odnosno brodovi za koje se dokaže da je njihovom krivnjom šteta prouzročena.

Ovdje se sada postavlja ključno pitanje;

„što ako je do štete došlo između dva ili više usidrena ili vezana broда bez krivnje broда?“

Može se razumno zaključiti da u slučaju štete iz članka 749. st.1. točka 3. da krivnja broда u većem broju slučajeva moguće neće postojati.

Tada se postavlja pitanje, ako je šteta nastala nedvojbeno u situacijama opisanim pod citiranom točkom 3. iz članka 749. bez krivnje broдача - čija krivnja u tom slučaju postoji?

Očito je da se kao prva osoba čija bi se krivnja mogla utvrditi pojavljuje upravo – druga ugovorna strana tj. osoba koja pruža uslugu veza, privezišta ili sidrišta.

Nema dvojbe da za ocjenu krivnje osobe koja pruža uslugu veza, privezišta ili sidrišta nedostaje bilo kakva regulacija zakonskim ili podzakonskim propisima.

Najbliži zakonski propis pod koji bi se mogla podvesti krivnja pružatelja usluge veza, privezišta ili sidrišta jest Zakon o obveznim odnosima i odredbe članka 725. i 727. koje uređuju pojam ostave i obveze ostavoprimca tj. davatelja usluge veza.

Članak 725. ZOO uređuje da se ostavoprimac obvezuje primiti stvar od ostavodavca, da je čuva i da je vrati kad je ovaj bude zatražio, a članak 727. uređuje da je ostavoprimac dužan čuvati stvar kao svoju vlastitu, a ako je ostava uz naknadu, kao dobar gospodarstvenik.

Prije svega, radi boljeg razumijevanja dobro je podsjetiti se da odredbe o ostavi potječu iz Općeg građanskog zakonika iz 1811. godine. Zakonodavac tada nije imao cilj urediti odnos prema pokretnim stvarima koje moguće imaju vrijednost veću nego što je cjelokupna imovina ostavoprimca, niti je imao u vidu ostavoprimca kao samostalnu složenu djelatnost, jer kao takva tada nije niti postojala.

Neprikladnost odredbi o ostavi iz Zakon o obveznim odnosima, ogleda se u dva aspekta koji se najčešće pojavljuju kumulativno, i to:

što ostava prema može biti za pokretnine vrlo male vrijednosti, npr. bicikl, torba i slične pokretnine koje se mogu dati na čuvanje osobama koje nisu ugostitelji, a čije su obveze posebno uređene daljnjim odredbama Zakon o obveznim odnosima, što ostava može biti vrlo kratkotrajna npr. na nekoliko sati ili jedan dan.

Time je zakonsko uređenje odnosa ostavoprimca prema ostavodavcu neusporedivo sa odnosom davatelja usluge veza u odnosu na stvar čija vrijednost nerijetko premašuje milijunske iznose, a ostava se obavlja na najmanje jednogodišnjem periodu ili dulje.

Kako je već ranije naznačeno, broj brodica i jahti koje se nalaze ili koje koriste tranzitne vezove u lukama nautičkog turizma već je sada dosegnuo obujam koji nužno dovodi do velikog broja štetnih događaja, ne stoga što bi osobe na tim brodicama, jahtama ili lukama nautičkog turizma bili nestručni pri upravljanju ili obavljanju svojih dužnosti, već stoga, što se ta pojava može pojednostavljeno matematički nazvati zakon velikih brojeva.

Dakle, u pitanju je objektivno toliko veliki broj brodica i jahti, a zatim i njihovih aktivnosti da to nužno dovodi do odgovarajućeg prosječnog broja štetnih događaja.

Za sada ne postoji statistika štetnih događaja koji bi bili utvrđeni i selektirani na štete povezane sa lukama nautičkog turizma.

Razlozi sa nepostojanje takve statistike prije svega leže u činjenici da se ne radi o brodskim sudarima ili havarijama koje se na taj način razvrstavaju u evidenciju lučkih kapetanija, a također i činjenica da neke od šteta nisu nužno pomorske štete za koje bi evidenciju imala tijela lučke kapetanije (npr. šteta na plovilu zbog manipulacije dizalicom).

Na primjer, oštećenja plovila zbog puknuća veza, bočna oštećenja vezanih plovila, nepravilnog pristajanja ili isplavljanja susjednih plovila, a koja se događaju unutar same marine u pravilu se saniraju putem kasko polica samih vlasnika plovila.

Posebnu karakteristiku šteta koje se dogode u luci nautičkog turizma čini činjenica da se po prirodi stvari većina takvih šteta događa u vrijeme kad na oštećenom plovilu nije prisutan njegov vlasnik.

Vlasnici plovila borave na svojim plovilima prosječno oko 5-10% dana u godini, što znači da će se većina šteta dogoditi na način za koji oni neće imati direktna saznanja, a također, vrlo često neće postojati niti svjedoci takvih šteta.

Utvrđivanje okolnosti štete u takvim okolnostima a priori uskraćuje mogućnost analize postupanja samog neposrednog štetnika (u štetama gdje je treća osoba štetnik).

Usporedbe radi, štete na motornim vozilima nastaju gotovo u pravilu korištenjem tih vozila, dok štete na plovilima što se tiče luka nautičkog turizma, nastaju gotovo u pravilu, u času nekorištenja tih plovila.

Stoga je upravo zbog ove specifičnosti izražena uloga luke nautičkog turizma koja najčešće nije neposredni počinitelj štete, nego osoba koja je potencijalno odgovorna za štetu time jer je propustila poduzeti radnje sprečavanja nastanka štete pažnjom dobrog gospodarstvenika.

Karakteristika, da se same okolnosti nastanka štete najčešće mogu samo posredno utvrđivati jest osobitost ovih vrsta štete i upućuje na potrebu uređivanja što se ima smatrati obvezama luke nautičkog turizma, sve kako bi se dalje moglo ocjenjivati jesu li takve obveze propuštene i što bi konačno upućivalo na odgovornost za štetu.

Druga karakteristika ovih šteta odnosi se na višestruki oblik štete zbog velikog broja plovila koja su u funkciji charter djelatnosti, gdje se uz neposrednu štetu pojavljuje i šteta u obliku izmaklog dobitka, a što je posebno složeno za utvrđenje, neovisno od činjenice tko je odgovoran za nastanak štete, a naposljetku daljnja šteta se odnosi i na onečišćenje okoliša koje je vrlo često prisutno kod šteta na plovilima, npr. požarom ili potonućem zbog goriva koje se nalazi u plovilima.<sup>20</sup>

Svaka od gore nabrojanih obveza čuvanja plovila od strane luke nautičkog turizma sadrži već načelno opcije u kojima odgovornost može biti isključena.

U analizi odgovornosti luke nautičkog turizma čak i aspekt više sile, isključive radnje treće osobe ili oštećenika ne može se jednoznačno odrediti kao oslobođenje odgovornosti luke nautičkog turizma.

Međutim, u konkretnom slučaju ne bi bilo moguće a priori odbaciti mogućnost uređenja ovog pitanja na primjer Pravilnikom o lučkom redu, a kojim bi bili nepristrano uređeni odnosi između luke nautičkog turizma i korisnika usluga.

---

<sup>20</sup> Časopis Usporedno pomorsko pravo, br. 36/1994, Doc.dr.Maja Seršić

*„Dok utvrđivanje i naknada stvarne štete prouzročene onečišćenjem prema općim pravilima imovinskog prava, ne predstavlja teškoće, pri utvrđivanju i naknadi izmakle koristi prouzročene onečišćenjem uljem, mogu se u praksi pojaviti neka specifična pitanja, usprkos javnoj odredbi članka 189.st.3.ZOO-a, koja određuje da se pri ocjeni visine izmakle koristi uzima u obzir dobitak koji se mogao osnovano očekivati prema redovnom tijeku stvari ili prema posebnim okolnostima, a čije je ostvarenje spriječeno štetnikovom štetnom radnjom ili propustom. Naime, onečišćenje morskog okoliša može se odraziti na brojne ekonomske djelatnosti koje su u izravnoj ili neizravnoj vezi s morem.“*

## Ad. 7. Ugovorna regulacija odgovornosti luke nautičkog turizma

Kako bi pitanje odgovornosti luke nautičkog turizma bilo vjerodostojnije prikazano može se primijetiti da niti vrlo razvijene zemlje u pogledu luka nautičkog turizma (npr. SAD) nemaju jasno definirano ovo pitanje, te se isto pojavljuje kao rizik korisnika veza koji definira logično pretežito u svoju korist strana koja nudi uslugu, a time i ugovorne uvjete.<sup>21</sup>

Ugovorna regulacija u ovom slučaju trpi najveće nedostatke u tipičnim pitanjima koja se odnose na nemogućnost jedne ugovorne strane da ravnopravno pregovora o svojim ugovornim pravima. Prava korisnika usluge najčešće veza uređena su u pravilu sa tri interna akta i to:

- ugovor
- opći uvjeti poslovanja
- lučki red

To samo po sebi ne bi bilo problematično kada bi postojao okvir u vidu propisa koje su obveze luke nautičkog turizma što znači mogućnost definiranja povrede tih obveza i time utvrđenje odgovornosti za štetu. Svaka potreba regulacije najprije započinje ugovornom regulacijom, a tek ako i kada dosegne potrebnu kvantitetu i počne uzrokovati neusklađenost i netransparentnost prava sama po sebi inicira regulaciju propisima.

Luka nautičkog turizma kao takva nije bila propisom regulirana do 1999. godine tj. do donošenja Pravilnika o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma. Prije ovog uređenja poznato je bilo uređenje tzv. pomorske luke.<sup>22</sup>

Odgovornosti za štetu luke nautičkog turizma jest unutar pomorskog prava ponovno određena iznimka. U ovom području nije riječ o odnosu između gospodarstvenika kako je to pravilo u odnosima sudionika u pomorskom pravu. Ovdje je najčešće riječ o odnosu gospodarstvenika (trgovca) i potrošača u smislu današnjih zakonskih određenja tih osoba i odnosa.

Područja koje se prema tom kriteriju mogu samo djelomično usporediti u pomorskom pravu su putnički prijevoz i charter djelatnost, tj. to su također područja gdje nastupaju kao jedna ugovorna strana potrošači.

---

<sup>21</sup> a) Časopis Boat U.S. 7/2011, Članak: "Liability, A Marina Hot Potato?" „More and more, marina contracts include phrases such as, "The boat owner fully agrees and releases the marina from any liability for loss or damage to the boat, under any circumstance, including any negligent acts or omissions by the marina or its personnel. Consumers who agree to hold-harmless clauses can find themselves between a rock and a hard place: a marina absolved of responsibility on one hand and their own insurance company that refuses to pay out claims on the other, because these clauses are often in conflict with the boat owner's insurance policy."

b) FLORIDA MARINA STORAGE AGREEMENTS AT A GLANCE

Prepared by: Keith S. Brais, Esq. Brais & Associates, P.A.

„Provide a Deterrent to Negligence - As a matter of public policy, courts have refused to enforce exculpatory clauses which do not provide a deterrent to the marina's negligence. The most common way for marinas to comply with this requirement is to place a monetary limitation to its liability (i.e., "the marina's aggregate liability shall not exceed \$300,000"). Such provisions have been held to provide a deterrent to negligence and; therefore, enforceable."

<sup>22</sup> Časopis : Godišnjak akademije pravnih znanosti Hrvatske, Broj 1/2010, Dr.sc.Vinka Hlača i Mr.sc.Jakob Nakić:

„U doba gradnje naše prve marine (1964. God.) na snazi je bio Zakon o iskorištavanju luka i pristaništa iz 1961. Godine koji je u članu 1. Propisivao:

„Pomorska luka odnosno pristanište unutrašnje plovidbe u smislu ovog zakona sačinjavaju kopneni i vodeni prostor s izgrađenim obalama, lukobranima, potrebnim slobodnim prostorom, uređajima, postrojenjima i drugim objektima namijenjenim pristajanju brodova, ukravanju i iskravanju putnika i robe, uskladištavanju i ostalim manipulacijama robom, kao i opskrbi, popravku i zaštiti brodova od nevremena. Odredbe ovog zakona odnose se na pomorske luke i na pristaništa unutrašnje plovidbe (luke), ako odredbama ovog zakona nije propisano drukčije.

Marina Punat izgrađena je 1964. Godine i od tada posluje, naravno godinama šireći svoju osnovnu djelatnost prihvatna plovila.“

Međutim, uz bitnu razliku da u tim odnosima potrošači ne izlažu svoju imovinu riziku.

Stoga je područje odgovornosti za štetu od strane luka nautičkog turizma danas u jednoj moguće proturječnoj ulozi. Ono nominalno pripada području regulacije naknade štete u pomorskom pravu koje je postiglo najviši stupanj uređenja odnosa vezanih za naknadu štete.

Ovo područje je danas u cijelosti podnormirano tj. preciznije nije uopće normirano zakonskim ili podzakonskim propisima.

Nije dakako cilj svaki odnos „uokviriti“, pa time i ograničiti propisima. Propisi su dobrodošli ako neki odnos mogu učiniti pouzdanijim jer tada upravo propis može biti most ka daljnjem razvoju tih odnosa.

Mogući odgovor na pitanje zašto je tome tako, leži u činjenici da se sporni odnosi na ovom području nisu događali između ravnopravnih sudionika (gospodarstvenik – gospodarstvenik), a što bi vjerojatno potaknulo regulaciju.

Slijedeći mogući razlog leži i u činjenici da pomorsko pravo u dijelu nautike (kao razonode i/ili turizma) ipak nema dugu tradiciju. Stoga bi bilo pogrešno razumijevati pitanja nautike na jednaki način kao pitanja tradicionalnog pomorskog prava koje je usmjereno na trgovinu i prijevoz.

U toj razlici bi mogla biti vidljiva i podjela u regulaciji odnosa koji nautiku svrstavaju u pomorsko pravo, gdje ona pripada po činjenici predmeta i medija korištenja (brod, more) ali ne i prema činjenici cilja jedne ugovorne strane koja u tom ugovornom odnosu ne ostvaruje profit i nije gospodarstvenik.

Kolokvijalnim izrazom nautika, mogu se smatrati sve aktivnosti vezane za plovidbu i aktivnosti na vodi, a prvenstveno na moru usmjerene na razonodu. Razvoj tih aktivnosti je vrlo naglo kroz posljednjih par desetaka godina nedvojbeno prešao iz sfere privatnih hobija u ozbiljne tržišne djelatnosti (proizvodnja i prodaja plovila za nautički turizam, usluge opremanja i održavanja plovila za nautiku, charter plovila i dr.).

Među tim djelatnostima se izdvaja kao nezaobilazna okosnica, djelatnost čuvanja plovila u lukama nautičkog turizma, gdje se sva plovila pretežito i nalaze.

Osnovni cilj koji vlasnik ili korisnik plovila očekuje od davatelja usluge čuvanja plovila, će kroz daljnje povećanje volumena i raznovrsnosti te usluge biti dodatno potenciran u smjeru uređenja odnosa između davatelja i korisnika usluge.

U okviru načelno istog vremenskog razdoblja (s razvojem luka nautičkog turizma) uređena su prava potrošača pri kupnji usluga Zakonom o zaštiti potrošača, koji potrošača definira kao korisnika usluge u odnosu na luku nautičkog turizma, a kako je preciznije analizirano pod točkom 2.6 ovog rada.

Potrošačko pravo je pravna disciplina koja je ne samo u razvoju, nego bi se čak moglo zaključiti u uzletu. Nautika je područje aktivnosti koje je također u sličnom razvojnom uzletu.

Prema logičnom nastavku iste daljnje tendencije u oba područja, nije isključeno očekivati da se prava nautičara konzumiraju primjenom Zakona o zaštiti potrošača.

Međutim, svaki nautičar po svojem temeljnom osjećaju pripadnosti sebe želi razumjeti kao pomorca, a ne kao potrošača.

Potrošnja usluge luke nautičkog turizma za nautičara nije cilj, nego nužnost radi ostvarenja stvarnog cilja - korištenje plovila plovidbom.

U tom smislu, eventualno uređivanja prava nautičara, zbog potrebe uređivanje obveza luka nautičkog turizma, unutar propisa o potrošačima, učinilo bi subjektivnu nepravdu nautičarima, a sve u cilju njihove zaštite.

Imajući u vidu da je odgovornost luke već uređena zakonom, ne bi trebao postojati opravdani razlog da se i odgovornost luke nautičkog turizma ne uredi zakonom i to istim zakonom (Pomorski zakonik) gdje mu je prirodno mjesto.

Uređenjem obveza, a time i odgovornosti za štetu luke nautičkog turizma u najbitnijem dijelu bi se automatizmom uredila ujedno i prava nautičara.

Današnje stanje tzv. ugovorne interne regulacije odnosa davatelja usluga luke nautičkog turizma i korisnika usluga može ispuniti svrhu pod uvjetom da cjelokupna djelatnost iz tendencije rasta prijeđe u stagnaciju gdje će biti vremena i mogućnosti usklađivati odnose koji će se stabilizirati.

Zaustavljanje prirodnog razvoja u ovom području nije razumno za očekivati.

U određenom daljnjem trenutku biti će nužno, upravo u cilju razvoja, ponuditi kroz pravni okvir stepenicu za podizanje kvalitete, koja se postiže kroz transparentnost i primjerenost pravila.

Ukoliko je proces razvoja usmjeren na silaznu tendenciju naše trgovačke mornarice, a uzlaznu tendenciju nautike, korisno je pratiti ove procese i na pravnom području.

Moguće je zaključiti da se zbog prirodnih prednosti koje se nalaze na dohvat velikom broju korisnika ovih usluga, ovaj segment pokazuje kao naša komparativna prednost prirodno zagarantirana.

Takav pravni okvir bi tada vjerujem trebalo predvidjeti na vrijeme, ciljano za nautiku u posebnim odredbama Pomorskog zakonika budući da su se značajne promjene dogodile upravo u dijelu koje se odnosi na brodice i jahte, obzirom da više nije dostatno urediti samo njihovo formalno značenje radi razlikovanja prema drugim plovnim objektima.

## **Ad. 8            Zaključak**

Jeli moguće odnos između osiguratelja i luke nautičkog turizma kao osiguranika pouzdano urediti, a zatim u slučaju konkretnih šteta dalje ocijeniti, ukoliko neće postojati određeni okvir propisanih obveza luke nautičkog turizma?

U nedostatku okvira unutar propisa, za sada postoje jedino ugovorna uređenja samih luka nautičkog turizma i korisnika njezinih usluga, gdje se sve okolnosti kako je opisano uređuju na način da korisnik usluga u pravilu preuzima rizik od svih šteta koje mogu nastati u luci nautičkog turizma.

Kroz takav ugovorni odnos luke nautičkog turizma i korisnika usluga, osiguranje od odgovornosti iz djelatnosti se pojavljuje kao suvišno osiguranje, budući da nije realan rizik odgovornosti iz djelatnosti.

Uočljivo je u tim odredbama da se luke nautičkog turizma ograđuju čak od svoje temeljne obveze – čuvanje plovila, a koja je makar šturo ipak zakonom određena, te kao supstitut tom odricanju upućuju svoje korisnike na police osiguranja za slučajeve provale, otuđenja, oštećenja i sl.

Ovakva sloboda u ugovornim odnosima, gdje se prelazi i sam smisao predmetne usluge čuvanja stvari, uzrokovana je činjenicom da ne postoje nikakve norme uz pogledu određenja obveza luke nautičkog turizma, ali i ekonomskom činjenicom „ponude i potražnje“ u Hrvatskoj. Poznato je da već više godina postoji stanje manjka vezova u lukama nautičkog turizma, primarno marinama, te stoga korisnici vezova nemaju mogućnost uspoređivati ponuđene uvjete.

U takvom sadašnjem odnosu, osiguratelji ne mogu ispuniti svoju uslugu osiguranja, a krajnji korisnici usluga, preuzimaju na sebe rizik koji prema prirodi odnosa ne bi trebao biti rizik primatelja usluge.

Ovo pitanje na prvi pogled čini neposrednu štetu korisnicima usluga tj. vlasnicima plovila.

Međutim, ako se prihvati razumnim zaključak da je iznimno velik broj plovila kasko osiguran, tada se može zaključiti da je veći dio konačne štete od ovakvog odnosa na osiguravajućim društvima koja ne mogu subrogacijom prava dalje namiriti štetu iz odgovornosti luka nautičkog turizma.

Miće Ljubenko

## POPIS LITERATURE:

*Knjiga: „PRAVO OSIGURANJA“, Branko Jakaša, izdanje PFZ, Zagreb, 1984.*

*Knjiga: „POMORSKO OSIGURANJE“, Drago Pavić, Knjiga prva, Izdanje Croatia Osiguranje, Zagreb, 1986.*

*Knjiga: „POMORSKO OSIGURANJE“, Drago Pavić, Knjiga druga, Izdanje Croatia Osiguranje, Zagreb, 1994.*

*Prof.dr.sc. Jasenko Marin, „Opće i posebno ograničenje odgovornosti za pomorske tražbine u novijoj stranoj sudskoj praksi“, PPP god. 50/2011,*

*Doc.dr.sc. Aleksandra Vasilj, dipl. iur. Melita Bošnjak: „Sustav općeg ograničenja odgovornosti“, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, god. 48, 3/2011.,*

*Doc.dr. Maja Seršić, „Izvanugovorna odgovornost broda i brodara“, Usporedno pomorsko pravo, br. 36/1994*

*Računovodstvo i financije, br. 51(2005), Željko Dominis, članak Nautički turizam i novi pomorski propisi*

*Pravo i porezi br.2/2009, članak - Razvrstavanje i kategorizacija luka nautičkog turizma, Branko Šavrljuga, dipl.iur.*

*Časopis Društva ekonomista Hrvatske / Savez ekonomista Hrvatske, br. 58/2007, Tihomir Luković, članak - Nautički turizam, definiranje i razvrstavanje*

*Naše more, br. 54/2007, članak Nautički turizam – definicije i dileme*

*Josip Lovrić, Tihomir Luković*

*Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, br.47/2010, članak Pravni status morskih luka i lučka politika u RH, Mr.sc.Tomislav Batur, ravnatelj Lučke uprave Ploče*

*Pomorski zbornik br 41/2003, članak Razvoj nautičkih luka funkciji održivog razvoja nautičkog turizma, Mirjana Kovačić*

*Naše more, br 54/ 2007 Članak Luke nautičkog turizma i strategija lokalnog razvoja, Tihomir Luković, Miran Bilić*

*Godišnjak akademije pravnih znanosti Hrvatske, Broj 1/2010, Dr.sc.Vinka Hlača i Mr.sc.Jakob Nakić: “Pravni status marina u Republici Hrvatskoj“*

*Euroherc osiguranje d.d. Zagreb, Uvjeti za osiguranje vlasnika/korisnika luke nautičkog turizma, br. 13.14-LNT-EH-1.1, u primjeni od 20. lipnja 2011. godine*

*Strategija razvoja nautičkog turizma za razdoblje 2009-2019, prosinac 2008., objavljena na službenoj web stranici Ministarstva mora, prometa i infrastrukture.*