

STANDARDI SIGURNOSTI PLOVIDBE U LUKAMA NAUTIČKOG TURIZMA (MARINAMA) S POSEBNIM OSVRTOM NA ODRŽAVANJE REDA U LUCI¹

Prof. dr. sc. RANKA PETRINOVIĆ*
Doc. dr. sc. NIKOLA MANDIĆ**
Prof. dr. sc. BRANKA MILOŠEVIĆ PUJO***

UDK 351.813.12:627.097
629.5.08
DOI 10.21857/94kl4cx6qm
Pregledni znanstveni članak
Primljeno: 30.11.2017.
Prihvaćeno za tisak: 13.12.2017.

Temeljem Pomorskog zakonika, Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama te Pravilnika o uvjetima i načinu održavanja reda u lukama i na ostalim dijelovima unutarnjih morskih voda i teritorijalnog mora Republike Hrvatske koncesionar svake pojedine luke nautičkog turizma mora donijeti pravilnik o redu u toj luci i uvjetima korištenja lukom posebne namjene. To je zakonska obveza koja proizlazi iz pravnog statusa koncesionara luke nautičkog turizma, kao tijela koje upravlja lukom. Takvim pravilnikom posebno se regulira način odvijanja prometa u luci i namjena pojedinog dijela obale u luci, pri čemu su ovlaštenici koncesije u lukama nautičkog turizma dužni voditi računa o potrebama za stalni vez, tranzitni vez i operativni vez. Nadalje, osim namjene pojedinog dijela luke, propisuju se i postupak javljanja, načini uplovljavanja, pristajanja, vezivanja, premještanja, sidrenja i isplovljavanja plovnih objekata i način kontrole nad obavljanjem tih radnji, što je od iznimne važnosti za sigurnost plovidbe i zaštitu ljudskog života na moru. Pravilnik o redu u luci nautičkog turizma primjenjuje se na cijelom kopnenom i morskom prostoru luke, a sukladno ugovoru o koncesiji na pomorskom dobru u svrhu izgradnje i korištenja te luke. Pravilnik o redu u luci potvrđuje nadležna lučka kapetanija te mora biti adekvatno javno objavljen. Međutim, postavlja se pitanje koja ovlaštenja ima nadležno tijelo luke nautičkog turizma ako se krše odredbe tog pravilnika, odnosno koja su ovlaštenja nadležnih pomorsko-upravnih i državnih

* Dr. sc. Ranka Petrinović, redovita profesorica, Pomorski fakultet Sveučilišta u Splitu, Ruđera Boškovića 37, 21000 Split, e-mail: ranka.petrinovic@pfst.hr

** Doc. dr. sc. Nikola Mandić, Pomorski fakultet Sveučilišta u Splitu, Ruđera Boškovića 37, 21000 Split, e-mail: nikola.mandic@pfst.hr

*** Dr. sc. Branka Milošević Pujo, redovita profesorica, Pomorski odjel Sveučilišta u Dubrovniku, Ćira Carića 4, 20000 Dubrovnik, e-mail: branka@unidu.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

vlasti (lučka kapetanija, policija). Autori će analizirati opseg ovlasti i obveza koncesionara luke nautičkog turizma (marine) u kontekstu održavanja reda u luci, poglavito njegovu zakonsku i praktičnu ulogu u osiguranju potrebnih standarda sigurnosti plovidbe, ali i provedbu tih ovlaštenja u praksi domaćih luka nautičkog turizma, s osvrtom na dostupne statističke podatke koji ukazuju na stvarni standard sigurnosti plovidbe u domaćim lukama nautičkog turizma (marinama).

Ključne riječi: luka nautičkog turizma; marine; standardi sigurnosti plovidbe; pravilnik o redu u luci.

1. UVOD

Nautički turizam dio je turizma sa značajno izraženom pomorskom komponentom.² Turističke usluge u nautičkom turizmu pružaju se, poglavito, u lukama nautičkog turizma, kao lukama posebne namjene³ i na plovnim objektima nautičkog turizma (u daljnjem tekstu: plovila nautičkog turizma). Luke i plovila nautičkog turizma razvrstavaju se u vrste, a pojedine vrste se kategoriziraju.⁴ Luke nautičkog turizma regulirane su *Pomorskim zakonikom*⁵, *Zakonom o pomorskom dobru i morskim lukama*⁶ te različitim podzakonskim propisima kojima se uređuju vrste i kategorije luka, minimalni uvjeti koje moraju ispunjavati takve luke te kategorije i način kategorizacije luka i plovila nautičkog turizma. Osim u lukama nautičkog turizma ova djelatnost može se obavljati i u sportskim lukama⁷ te u ograničenom obimu u lukama otvorenim za javni promet⁸.

Luka nautičkog turizma prvenstveno služi za prihvat i smještaj plovila nautičkog turizma, a opremljena je za pružanje usluga korisnicima i plovnim objektima. Prema *Pravilniku o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma*

² Opširnije vidi Tihomir Luković i dr., *Nautički turizam Hrvatske*, Redak, Split, 2015., str. 17.

³ Luke posebne namjene su vojne luke, luke nautičkog turizma, industrijske luke, brodogradilišne luke, sportske, ribarske i druge luke slične namjene.

⁴ Čl. 46. *Zakona o pružanju usluga u turizmu*, Narodne novine, br. 68/07, 88/10, 30/14, 89/14 i 152/14.

⁵ *Pomorski zakonik*, Narodne novine, br. 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13 i 26/15.

⁶ *Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama*, Narodne novine, br. 158/03, 100/04, 141/06, 38/09, 123/11 i 56/16.

⁷ Sportska luka je luka koja služi za vez brodica upisanih u hrvatski očevidnik brodica namijenih za sport i razonodu, a koje brodice su u vlasništvu članova udruge ili same udruge koja ima koncesiju za luku. Sportske luke od značaja za Republiku Hrvatsku su one koje imaju kapacitet 200 vezova i više, a županijskog značaja koje imaju kapacitet do 200 vezova.

⁸ Više vidi: *Pravilnik o kriterijima za određivanje namjene pojedinog dijela luke otvorene za javni promet županijskog i lokalnog značaja, način plaćanja veza, uvjete korištenja, te određivanja maksimalne visine naknade i raspodjele prihoda*, Narodne novine, br. 94/07, 79/08, 114/12 i 47/13.

luka nautičkog turizma u poslovnom, građevinskom i funkcionalnom pogledu čini jedinstvenu cjelinu u kojoj pravna ili fizička osoba posluje i pruža turističke usluge u nautičkom turizmu te druge usluge u funkciji turističke potrošnje (trgovačke, ugostiteljske i dr.).⁹ Prema tome, luka nautičkog turizma je turistički objekt u kojem se, osim usluga veza, pružaju i razne druge dopunske usluge, kao što su: smještaj i prehrana nautičara, održavanje i popravak plovila, opskrba rezervnim dijelovima, prehrambenim i higijenskim proizvodima, te rekreacijske i sve druge usluge koje su nautičarima potrebne.¹⁰ Luke nautičkog turizma od značaja za Republiku Hrvatsku su one koje imaju kapacitet 200 vezova u moru i veći, a županijskog značaja one koje imaju kapacitet do 200 vezova.

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

Kategoriziraju se samo marine kao podvrste luke nautičkog turizma, o kojima će u nastavku rada biti najviše riječi. Kategorija marine utvrđuje se ovisno o ispunjavanju uvjeta propisanih *Pravilnikom o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma* za pojedinu kategoriju: kvaliteti opreme i uređenja, standardu usluga, raznovrsnosti dopunjujućih usluga koje se turistima pružaju u marini, kao i ostalih usluga i sadržaja na raspolaganju turistima u neposrednoj blizini marine, te kvaliteti održavanja marine u cjelini. Kategorije marine označavaju se sidrima pa se marine kategoriziraju s dva, tri, četiri ili pet sidara.

⁹ *Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma*, Narodne novine, br. 72/08., čl. 2., st. 1.

¹⁰ Opširnije vidi: Josip Šamanović, *Nautički turizam i management marina*, Split, 2002., str. 60-61.

2. PRAVILNIK O REDU U LUCI NAUTIČKOG TURIZMA (MARINI)

Temeljem *Pomorskog zakonika, Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama te Pravilnika o uvjetima i načinu održavanja reda u lukama i na ostalim dijelovima unutarnjih morskih voda i teritorijalnog mora Republike Hrvatske*¹¹ koncesionar¹² svake pojedine luke nautičkog turizma mora donijeti pravilnik o redu u toj luci i uvjetima korištenja lukom posebne namjene – marinom. Tako, *Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama* u čl. 84., st. 1. te *Pravilnik o uvjetima i načinu održavanja reda u lukama i na ostalim dijelovima unutarnjih morskih voda i teritorijalnog mora Republike Hrvatske* u čl. 3., st. 2., 3. i 4. propisuju obvezu ovlaštenika koncesije da donese pravilnik o redu u luci, kojim određuje namjenu pojedinog dijela luke i način odvijanja prometa u luci, a koji potvrđuje nadležna lučka kapetanija. Ovlaštenici koncesije u lukama nautičkog turizma dužni su voditi računa o potrebama za stalni vez, tranzitni vez i operativni vez. Nadalje, pravilnikom o redu u luci propisuje se postupak javljanja, načini uplovljavanja, pristajanja, vezivanja, premještanja, sidrenja i isplovljavanja pomorskih objekata i način kontrole nad obavljanjem tih radnji te red i uvjeti korištenja. Pravilnik o redu u luci primjenjuje se na cijelom kopnenom i morskom prostoru luke nautičkog turizma, a sukladno ugovoru o koncesiji¹³ na pomorskom dobru u svrhu izgradnje i korištenja te luke. Red u luci nautičkog turizma provodi koncesionar odnosno uprava luke nautičkog turizma, kao tijelo koje upravlja lukom, dok nadzor sigurnosti plovidbe obavljaju nadležne lučke kapetanije. Pravilnik o redu u luci potvrđuje nadležna lučka kapetanija te mora biti javno objavljen.

3. ODGOVORNA TIJELA I OSOBE U LUKAMA NAUTIČKOG TURIZMA (MARINAMA)

Za postupanje u marini, na njezinom morskom dijelu, kao i na kopnenom, najodgovornija je osoba **kapetan marine**¹⁴ u čijoj nadležnosti su komunikacija i sigurnost u marini. Kapetan marine upravlja svakodnevnim pomorsko-logistič-

¹¹ *Pravilnik o uvjetima i načinu održavanja reda u lukama i na ostalim dijelovima unutarnjih morskih voda i teritorijalnog mora Republike Hrvatske* Narodne novine, br. 90/05, 10/08, 155/08 i 127/10.

¹² Koncesionar je gospodarski subjekt s kojim je davatelj koncesije sklopio ugovor o koncesiji. (*Zakon o koncesijama*, Narodne novine, br. 69/17, čl. 5., st. 1., toč. 2.)

¹³ Ugovor o koncesiji sklapa se između koncedenta i koncesionara. Prilikom sklapanja ugovora o koncesiji ugovorne su strane najčešće javna vlast, na teritoriju koje se trebaju ostvarivati prava iz dodijeljene koncesije, te privatna osoba određena odlukom o koncesiji tj. osoba u korist koje je koncesija dodijeljena. Više vidi: Dario Đerđa, *Ugovor o koncesiji*, Hrvatska javna uprava, god. 6, br. 3, Zagreb, 2006., str. 85-120.

¹⁴ U praksi se kapetan marine naziva još i voditelj marine.

kim poslovima marine, on je operativni voditelj luke, raspoređuje plovila na vezovima u marini i kontrolira sigurnost u luci. Njegova uloga posebno dolazi do izražaja u izvanrednim situacijama i lošijim vremenskim uvjetima. Kod uplovljavanja plovila u marinu kapetan marine navodi zapovjednika jahte/voditelja brodice/skippera¹⁵ (u daljnjem tekstu: voditelj plovila¹⁶) kako bi sigurno uplovio i privezao plovilo pri čemu odgovornost za poduzete manevre ostaje na voditelju plovila. Postupak pružanja usluga marine započinje komunikacijom između voditelja plovila i kapetana marine. Komunikacija prilikom uplovljavanja plovila ne odnosi se samo na kontakt plovila s marinom, nego se odnosi na plovidbu unutar morskog prostora marine, ali i postupanja u cijeloj marini, dakle povezana je s kopnenom komponentom marine.¹⁷

Mornari marine su osobe koje provode zapovijedi kapetana marine i izravno su mu odgovorni. Najvažniji poslovi mornara marine su svakodnevna briga o sigurnosti vezova te o sigurnom uplovljavanju, privezivanju i isplavljanju plovila. U praksi mornari marine asistiraju prilikom privezivanja na način da mornar dodaje mooring plovilu koje pristaje, redovno obilaze marinu prema internim protokolima i kapetanovim zapovijedima te kontroliraju sigurnost i ispravnost vezova. Mornari marine se u pravilu nikad ne ukrcavaju na plovila koja se vezuju u marini, osim u izvanrednim hitnim slučajevima kada je njihova intervencija nužna radi sigurnosti plovila i osoba u luci te lučke infrastrukture.¹⁸

S obzirom na postupanje u marini, centralno mjesto je **repcija marine** kroz koju prolaze sve informacije važne za boravak plovila u marini. Kad plovilo uplovi u marinu i veže se, prva obveza voditelja plovila je prijaviti svoj dolazak na repciji te predati dokumente plovila. U nekim marinama traži se i predaja ključeva kod stalnog veza, no praksa se u tom pogledu razlikuje. Na taj se način u marini održava potreban red te se u svakom trenutku zna stvarno stanje broja

¹⁵ Skipper je značajan aktivni subjekt nautičkog turizma, posebice chartera. On je poznavalac morskog obalnog područja na kojem se koriste iznajmljena plovila i jahte. *Zakonom o pružanju usluga u turizmu* definirane su turističke usluge u nautičkom turizmu, između ostalih i usluga upravljanja plovnom objektom turista, odnosno usluge skippera. Međutim za razliku od primjerice turističkih vodiča, skipperi nisu regulirana profesija, pa ima vrlo malo statističkih podataka o tome. Teoretski usluge skippera mogu pružati sve osobe koje imaju odgovarajuća ovlaštenja za voditelja brodice (zapovjednika jahte), bez obveze stjecanja bilo kojih drugih dodatnih vještina ili znanja. U praksi osobe koje pružaju usluge skippera imaju često licence različitih škola jedrenja. Opširnije vidi: Luković, *op. cit.*, str. 193.

¹⁶ U praksi se pojam *plovilo* često koristi kao skupni pojam za sve plovne objekte iako pomorski propisi ne poznaju definiciju tog pojma.

¹⁷ Opširnije o komunikaciji plovilo – marina vidi u poglavlju *Operativni postupci i procedure za korisnike veza u marini*, podpoglavlje *Uplovljavanje i isplavljanje plovila*.

¹⁸ Opširnije vidi: Luković, *op. cit.*, str. 95-98.

i vrste plovila. Temeljem evidencije na recepciji, kapetan marine obavlja operativno planiranje u marini pod što spadaju vezovi, ali i druge usluge vezane za plovidbu i boravak plovila u marini. Na taj način se u svakom trenutku zna koji vezovi su slobodni. Kako bi se uspješno upravljalo vezovima u marini, važna je dobra organizacija, posebno u frekventnim ljetnim mjesecima kada je potražnja za tranzitnim vezovima veća od ponude, a što utječe i na sigurnost plovidbe unutar i u blizini marine, zbog povećanog prometa, osobito u lošijim vremenskim uvjetima. Interna komunikacija unutar marine na relaciji kapetan marine – recepcija marine – mornari odvija se na VHF kanalu 11.¹⁹

Posebna pozornost u marinama posvećena je sigurnosti plovidbe, zaštiti morskog okoliša te sigurnosnoj zaštiti marine. Za nadzor sigurnosti plovidbe i zaštite morskog okoliša u marinama, kao dijela pomorskog dobra i unutar-njih morskih voda, ovlašteno je Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, odnosno neposredno nadležna lučka kapetanija. Sigurnosna zaštita kod većine marina obavlja se nadzorom putem video-kamera te organiziranom mornarsko čuvarskom službom, a mnoge marine angažiraju i privatnu zaštitarsku službu. Stupanj sigurnosti plovidbe, zaštite morskog okoliša te sigurnosne zaštite u marini podržava se također kroz sustav osiguranja od mogućih nastalih šteta te se ne može zamisliti funkcioniranje marine bez kvalitetnog osiguranja marine od različitih rizika poglavito osiguranja odgovornosti koncesionara marine prema korisnicima vezova ili trećima.²⁰

4. OPERATIVNI POSTUPCI I PROCEDURE ZA KORISNIKE VEZA U MARINI

Boravak plovila u marini obuhvaća nekoliko međusobno povezanih faza koje su detaljno razrađene pravilnikom o redu u marini, a izravno utječu na sigurnost plovila i plovidbe općenito u marini. To su:

- određivanje mjesta za privez plovila,
- uplovljavanje i isplovljavanje plovila,
- vezivanje i sidrenje,
- boravak u marini,
- odlazak iz marine.

¹⁹ *Ibidem*

²⁰ Opširnije vidi: Adriana Vincenca Padovan, *Odgovornost luke nautičkog turizma iz ugovora o vezu i osiguranje*, Poredbeno pomorsko pravo, god. 52, br. 167, Zagreb, 2013., str. 1-35.

4.1. Određivanje mjesta za privez plovila

Vezovi u marinama, s obzirom na vrijeme zadržavanja plovila, mogu se razvrstati na stalni vez, tranzitni vez i operativni vez. Stalni vez je u pravilu godišnji vez²¹, odnosno kada brod boravi na vezu određeno dulje vrijeme, a takav se vez temelji na ugovoru o vezu koji se u pravilu sklapa u pisanom obliku.²² Tranzitni vez je u pravilu dnevni ili višednevni vez koji se koristi kao privremeni privez tijekom plovidbe, a najčešće ga koriste charter korisnici. U praksi domaćih marina, za ugovor o tranzitnom vezu nije potrebna pisana forma, već se smatra da samim pristajanjem na vez korisnik plovila²³ prihvaća opće uvjete poslovanja marine. Operativni vez je kratkotrajni vez za vrijeme kojega se često obavljaju različiti poslovi na plovilu kao što su ukrcaj goriva, vezivanje radi korištenja dizalice kod porinuća ili vađenja plovila iz mora, servisiranje plovila i slične djelatnosti. U većim, dobro organiziranim, marinama osiguravaju se posebni vezovi za charter plovila. Mjesto za privez plovila (vez) u marini određuje kapetan marine, dok je voditelj plovila dužan marini najaviti dolazak svog plovila.

Kada je plovilo na vezu, a zbog sigurnosnih i sličnih opravdanih razloga, marina zadržava pravo premjestiti plovilo bez ikakve prethodne suglasnosti vlasnika/korisnika plovila. Dakle, premda se u praksi premještanje plovila na drugi vez u akvatoriju marine u pravilu obavlja na zahtjev vlasnika/korisnika plovila, a po odluci kapetana marine, ili u dogovoru kapetana marine s vlasnikom/korisnikom plovila, a temeljem potrebe za premještanjem plovila u namjerama postizanja optimalne sigurnosti priveza ili ostvarenja uvjeta za privez drugih plovila u akvatoriju marine, marina pridržava pravo da premjesti plovilo na drugi odgovarajući vez u svakom trenutku i bez prethodne suglasnosti korisnika plovila. To se prakticira u hitnim situacijama kada je privremeno premještanje plovila potrebno radi sigurnosti, ili pak u ljetnoj sezoni radi manipulacije tranzitnim vezovima. No, s aspekta sigurnosti plovidbe, ovo je ovlaštenje koncesionara marine iznimno važno te se upravo u njemu jasno očituje pravni položaj koncesionara kao tijela koje upravlja lukom i koje je u tom svojstvu nositelj niza javnopravnih obveza i ovlaštenja radi održanja reda i sigurnosti u luci.

²¹ Ugovori o stalnom vezu sklapaju se na rok od godinu dana i to od 1. travnja do 31. ožujka, a ako korisnik veza taj ugovor želi otkazati mora najaviti raskid ugovora do kraja siječnja tekuće godine.

²² Opširnije o ugovoru o vezu vidi: Padovan, *op.cit.*, str. 1-35. i Vesna Skorupan Wolff – Ranka Petrinović – Nikola Mandić, *Marina Operator's Obligations from the Contract of Berth according to the Business Practices of Croatian Marinas*, International Maritime Science Conference 2017 – Book of Proceedings, Split, 2017., str. 381-394.

²³ Pod korisnikom plovila, za potrebe ovog članka, smatra se zakupoprimalatelj i korisnik leasinga, ako ujedno nije i vlasnik plovila.

4.2. Uplovljavanje i isplovljavanje plovila

Prilikom uplovljavanja ili isplovljavanja plovila u/iz marine prednost prolaska imaju plovila koja se već nalaze na plovnom putu. Zbog sigurnosti plovidbe u marini plovilo koje uplovljava ili isplovljava ne smije ploviti brzinom većom od 2 do 3 čvora, na čitavom morskom području marine, u protivnom odgovara za moguću prouzročenu štetu. Naredba o maksimalnoj dopuštenoj brzini plovidbe mora biti istaknuta na vidljivim mjestima u marini – lukobranima i recepciji. Plovila, kada dolaze u marinu, odnosno kad iz nje odlaze te za vrijeme plovidbe u marini moraju smanjiti brzinu tako da valovi nastali njihovom plovidbom ne nanesu štetu drugim plovnim objektima²⁴, obali i uređajima u marini.

Prilikom svakog uplovljavanja u marinu, voditelj plovila dužan je dolazak najaviti telefonom ili stanicom na VHF kanalu 17, a osoblje marine (kapetan marine ili mornar), po potrebi, daje upute i naloge za uplovljavanje.²⁵ Kapetan marine i mornari pri uplovljenju plovila navode voditelja plovila radio-telefonskim porukama i pokazivanjem znakova zastavicom prema određenom privezanom mjestu, pružaju mu pomoć prilikom privezivanja, te ga upućuju na recepciju marine. Voditelj plovila dužan je bez odlaganja svoj dolazak prijaviti recepciji marine, uz predočenje osobnih isprava, isprava plovila i popisa posade te gostiju na plovilu. Voditelj plovila dužan je imati važeću dozvolu za upravljanje odnosno vrstom plovila, ili odgovarajući dokument kojim se dokazuje da je osoba koja zapovijeda plovilom sposobna upravljati plovilom, sukladno nacionalnim propisima države čiju zastavu plovilo vije, odnosno sukladno propisima Republike Hrvatske. Plovilo mora imati odgovarajuću plovidbenu dozvolu sukladno propisima Republike Hrvatske, odnosno propisima države zastave plovila.²⁶

²⁴ Riječ je o indirektnom sudaru. *Pomorski zakonik*, čl. 749., st. 1., toč. 2., propisuje da se odredbe o sudaru brodova primjenjuju na odgovornost za štetu koju jedan brod prouzroči drugom brodu zbog obavljanja manevra ili propuštanja da obavi manevar ili zbog nepridržavanja propisa o sigurnosti plovidbe, iako do sudara između brodova nije došlo.

²⁵ Na kanalu 17 održava se komunikacija između marine i plovila u plovidbi izvan marine, tj. plovila koje od marine traži neku uslugu. Na tom istom kanalu plovilo upućuje poziv za pomoć kad se nađe u nevolji. Osim pružanja pomoći preko kanala 17, u slučaju manje iskusnih voditelja plovila ili pak jakog vjetera, mornar u većem gumenjaku čeka plovilo na ulazu u marinu i vodi plovilo na vez, te pruža pomoć kod priveza plovila. Bolje opremljene marine mogu imati posebno izgrađen toranj s kojega kapetan marine daje upute plovilu i mornarima u marini, te vizualno prati zbivanja kod ulaska plovila u marinu, te priveza na određenom mjestu.

²⁶ Brodici koja je upisana u domaći očevidnik brodica i za koju je pregledom utvrđeno da je sposobna za plovidbu izdaje se dozvola za plovidbu. Jahti koja je upisana u domaći upisnik jahti i za koju je utvrđena sposobnost za plovidbu izdaje se svjedodžba o sposobnosti za plovidbu jahte. Na stranom plovilu koje plovi u Republici Hrvatskoj moraju se nalaziti dokumenti u

Marina je obvezna svakodnevno na recepciji, odnosno na oglasnoj ploči, istaknuti meteorološki izvještaj.²⁷ Voditelj plovila dužan je prilikom uplovljavanja i isplovljavanja voditi računa o dubini mora prema kartama koje izdaje Hrvatski hidrografski institut iz kojih su razvidne sve dubine mora.

Prilikom svakog isplovljenja plovila na stalnom vezu na razdoblje dulje od jednog dana, korisnik plovila dužan je svoj odlazak najaviti (osobno, telefonom ili stanicom) odgovornim osobama u marini. Pravilo je važno za potrebe nadzora kretanja plovila u marini i prevencije krađe i neovlaštene uporabe plovila, ali i planiranja kapaciteta tranzitnih vezova, osobito za vrijeme nautičke sezone.

4.2.1. Dolazak plovila kopnenim putem

Kod dolaska u marinu kopnenim putem, vučnim vozilom i plovilom na prikolici, voditelj plovila je dužan svoj dolazak prijaviti recepciji marine. Recepcija će po nalogu vlasnika odnosno korisnika plovila otvoriti radni nalog za spuštanje plovila u more, odnosno smještaj na kopnu. Vlasnik odnosno korisnik plovila dužan se pobrinuti da plovilo ima sve potrebne dozvole, odnosno isprave i dokumente kojima se dokazuje sposobnost za plovidbu ako se plovilo smješta na morski vez te ih predočiti na recepciji marine.²⁸

4.3. Vezivanje i sidrenje

Način vezivanja plovila u marini ovisi o nekoliko čimbenika, a prvenstveno kapacitetu te broju i veličini plovila smještenih u marini. Vezivanje plovila također ovisi o vremenskim prilikama, posebno o vjetrovima koje kapetan marine treba temeljem vremenske prognoze predvidjeti kako bi pripremio sve za siguran vez plovila. Plovila u marini vezuju se prema uputama kapetana marine i mornara i to prema sistemu priveza koji je instaliran u marini. Plovila treba ve-

izvorniku i to dokaz da je plaćena naknada za sigurnost plovidbe i zaštitu mora od onečišćenja, naknada za korištenje objekata sigurnosti plovidbe i boravišna pristojba, dokaz da je plovilo sposobno za plovidbu, dokaz da je osoba koja zapovijeda plovilom osposobljena za upravljanje plovilom, dokaz o osiguranju od odgovornosti za štetu počinjenu trećim osobama i dokaz o vlasništvu ili punomoć za korištenje plovila. (*Uredba o uvjetima za dolazak i boravak stranih jahti i brodića namijenjenih sportu i rasonodi u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske*, Narodne novine, br. 97/13, 50/17, čl. 7.)

²⁷ Ta obveza propisana je čl. 3., st. 5. *Pravilnika o uvjetima i načinu održavanja reda u lukama i na ostalim dijelovima unutarnjih morskih voda i teritorijalnog mora Republike Hrvatske*. Voditelji plovila mogu vremensku prognozu slušati na VHF kanalima 67 (Split-radio) i 69 (Rijeka-radio). Vremenska prognoza emitira se kontinuirano 24 sata.

²⁸ Opširnije vidi bilješku br. 23.

zati na siguran način, ispravnim konopima odgovarajućih dimenzija. Plovila se najčešće vezuju krmom na gat izuzev onih priveznih mjesta na kojima je predviđen bočni privez. Krmeni konopi i vezivanje plovila odgovornost su vlasnika odnosno korisnika plovila. Voditelj plovila ne smije vezati plovilo u marini na mjesto koje prethodno nije odobrio kapetan marine ili mornar. Vlasnik odnosno korisnik plovila odgovara za vlastitu štetu i štetu prema marini ili trećim osobama, a koju je prouzročio prilikom uplovljavanja, vezivanja ili ispoljavanja iz marine. Voditelj plovila dužan je privezati plovilo na primjerenom udaljenosti od plutajućih objekata jer je u protivnom odgovoran za štetu. *Pomorski zakonik* u čl. 811. sadrži odredbe o odgovornosti vlasnika i korisnika plovila za štetne posljedice udara²⁹ u luci. Plovilo odgovara za štetu koju nanese operativnim obalama, lukobranama, lučkim uređajima i postrojenjima, plutajućim objektima (balisažnim oznakama, plutačama za vez, podvodnim kabelima, cjevovodima i sl.) te drugim objektima u marini ili na moru. Odgovornost je kauzalna (objektivna) tj. plovilo odgovara neovisno o tome je li krivo. Plovilo neće odgovarati samo onda ako je šteta prouzročena krivnjom tijela koje upravlja marinom ili stanjem obale, lukobrana, uređaja i postrojenja. Ista načela vrijede i za štetu koju plovilo ne uzrokuje plutajućim objektima samo udarom, već i npr. nepravilnim privezivanjem. Odgovornost je vrlo stroga jer plovilo odgovara i za višu silu.³⁰

U pravilnicima o redu u marini postoji više preciznih odredbi o načinu korištenja konopa za vez te *mooringa*³¹. Konopi za privez ne smiju ometati plovidbu drugih plovila. Također, na *mooring* nije dozvoljeno postavljanje plutača. Zbog sigurnosti svih plovila izričito se zabranjuje korištenje lanaca za privez umjesto krmelih konopa.

Privezivanje se u marini obavlja korištenjem neoštećenih i urednih konopa, pripremljenih i uporabljenih u skladu s dobrim mornarskim običajima te postavljanjem boko-štitnika. Privezni konopi jednog plovila ne smiju ometati manevriranje plovila na susjednim priveznim mjestima. Neispravno privezana plovila osoblje marine će privezati na ispravan način o trošku (ako ga bude) njihova vlasnika. Sidreni (u pravilu je to pramčani) privezni konop je oprema – imovina marine, pa je njena obveza održavati ga na svoj trošak u ispravnom

²⁹ Udar je materijalni sraz plovila s fiksnim pomorskim ili kopnenim objektom. Za pojam udara bitan je nasilan dodir plovila s objektom koji se ne smatra plovnom objektom. Više o tome: Ivo Grabovac – Ranka Petrinović, *Pomorsko pravo – pomorsko javno, upravno i radno pravo*, Pomorski fakultet Sveučilišta u Splitu, Split, 2006., str. 53.

³⁰ Više o tome: *Ibidem*.

³¹ *Mooring* je kolokvijalna riječ koja podrazumijeva konop koji je s jedne strane vezan za betonski blok na dnu, s druge strane za gat, a koriste ga plovila za privez.

stanju. Obveza marine je i ustrojavanje evidencije periodičnih pregleda svih priveznih konopa na vezu u marini. Zbog sigurnosti plovila i marine osoblje marine će samostalno zamijeniti dotrajale i neispravne konope novim (u pravilu su to krmeni konopi) i to na trošak vlasnika plovila. Dotrajali pramčani konopi, koji su u pravilu u vlasništvu marine, zamjenjuju se novima na trošak marine.

Kod velikih jahti postupak privezivanja nešto je složeniji. Mornar marine u gumenjaku dodaje *mooring* mornaru na plovilu kako bi ovaj mogao vezati krmu ili pramac plovila. Kod odlaska voditelj plovila sam pušta *mooring* u more, pri tome pazeći da se konop ne omota oko propelera.

Kod bočnog vezivanja plovila postupak je bitno drugačiji. Budući da plovilo pristaje bokom, a kako bi se zaštitilo plovilo i obala, voditelj plovila treba prethodno pripremiti boko-štitnike te plovilo vezati križno, pri čemu mu uvijek pomaže mornar marine.

Kako bi se izbjegle gužve na gatu chartera, posebno za vikend kad se obavlja preuzimanje plovila u charteru od strane iznajmljivača, kapetan marine radi poseban plan temeljem procjene broja i veličine plovila.

U marinama je zabranjeno sidrenje plovila, a iznimno, kapetan marine može dopustiti privremeno sidrenje, ako za to postoji opravdani razlog. Zbog sigurnosnih razloga, kapetan marine može u određenim situacijama (vremenski uvjeti, požar drugih plovila, potapanje plovila i sl.) poduzeti odgovarajuće mjere za sigurnost plovila, a svi izvanredni troškovi vezano za poduzete mjere u pogledu pojedinog plovila (npr. trošak dizalice radi sprečavanja potonuća, zamjena ili dodavanje novih bokoštitnika, privezne užadi i druge privezne opreme plovila, hitni interventni popravci na plovilu, strojevima ili opremi i sl.) terete vlasnika plovila. Kapetan marine može naložiti premještanje plovila na drugi vez u slučaju neočekivanih, izvanrednih događaja poput požara, potonuća, loših vremenskih uvjeta i sl.

4.4. Boravak u marini

Vlasnik odnosno korisnik plovila odgovoran je za ispravnost plovila kao i za sigurnost i plovidbenu sposobnost na čitavom prostoru marine i za cijelo vrijeme boravka. Za vrijeme boravka u marini vlasnik odnosno korisnik plovila, a u njihovo ime voditelj plovila, obvezan je održavati plovilo u tehnički ispravnom stanju sposobnosti za plovidbu. Svaka promjena imena i registarske oznake kao i ostale statusne promjene plovila, za vrijeme boravka u marini, moraju se prijaviti recepciji marine. Korisnik plovila, koji je s marinom sklopio ugovor o vezu, prilikom svakog dolaska na plovilo dužan je svoj dolazak prijaviti recepciji.

Priključenje plovila na električne i vodovodne instalacije marine dozvoljeno je samo ako plovilo posjeduje za to ispravne instalacije prilagođene hrvatskom standardu te ako se voditelj plovila ili netko od posade nalazi na plovilu. Za vrijeme privremenog odsustva posade s plovila dok se plovilo nalazi u marini, priključci se moraju isključiti. Ukoliko korisnik veza ne isključi instalacije marina je ovlaštena i obvezna to učiniti. Vlasnik odnosno korisnik plovila dužan je opremiti plovilo protupožarnim sredstvima.

Ako plovilo ostaje na stalnom vezu u marini, kod većine domaćih marina vlasnik odnosno korisnik plovila dužan je predati rezervne ključeve na recepciji marine, a samo u hitnim slučajevima (kada plovilu prijeti opasnost) kapetan marine i mornari će ući u plovilo, kako bi umanjili eventualne štete.

Zbog zaštite ostalih plovila radovi na plovilu (brušenje, bojanje i slično) dozvoljeni su samo temeljem odobrenja marine i na posebnim za tu namjenu označenim mjestima u marini.

4.4.1. Predaja plovila na čuvanje marini

Pojedini pravilnici o redu u marini reguliraju da je uprava marine dužna organizirati i provoditi neprekidno čuvanje ili nadzor plovila na vezu, sukladno odredbama ugovora o vezu (ako je sklopljen) ili internim propisima marine. Napominjemo da se pojmovi čuvanja i nadziranja plovila u marini različito shvaćaju i interpretiraju te je u vezi ovih pitanja najviše nesuglasica u sudskoj i poslovnoj praksi, što je tema posebnog znanstvenog rada.³² Za temu ovog rada relevantno je izložiti kako iz obrađenih pravilnika hrvatskih marina proizlazi da je prilikom predaje plovila pod nadzor marine, točnije prilikom stavljanja plovila na stalni vez u marini, korisnik plovila u pravilu dužan obaviti određene radnje u vezi sigurnosti plovila, a radi njegove pripreme za dulji kontinuirani boravak na vezu, primjerice:

- isključiti napajanje električnom energijom (odnosi se na oba moguća izvora napajanja: priključak na kopno i vlastite akumulatorske baterije),
- ukloniti s plovila sve lako zapaljive i eksplozivne tvari,

³² O rezultatima istraživanja poslovne prakse hrvatskih marina koja se odnosi na pitanja kojim se aktivnostima koncesionari bave u okviru ugovora o vezu opširnije vidi u radu: Vesna Skorupan Wolff – Adriana Vincenca Padovan, *Postoje li elementi ostave u ugovorima o vezu u lukama nautičkog turizma?*, Zbornik radova 2. Međunarodne konferencije transportnog prava i prava osiguranja INTRANSLAW 2017 Zagreb, Transportno pravo ususret budućnosti 12.-13. listopada 2017., Zagreb, Hrvatska, str. 313-353.

- postaviti vlastite protupožarne aparate u blizini ulaza u unutarnje prostorije plovila,
- provjeriti razinu nakupljene vode u donjim dijelovima plovila,
- provjeriti ispravnost i pouzdanost priveza plovila,
- ukloniti pokretnu opremu s palube i otvorenih dijelova nadgrađa i pohraniti ih u unutarnje prostorije plovila ili predati na skladištenje marini,
- zaključati ulaz u unutarnje prostorije plovila.

Predaja plovila na čuvanje marini ili pod nadzor marine u okviru ugovora o stalnom vezu smatra se u pravilu obavljenom u trenutku kada voditelj plovila izvrši prethodno navedene pripreme radnje i preda recepciji marine određenu dokumentaciju i stvari, ovisno o tome što je i kako ugovoreno, odnosno predviđeno pravilima pojedine marine, primjerice:

- plovidbenu dozvolu,
- popis inventara plovila,
- presliku police obveznog osiguranja plovila³³,
- ključeve unutarnjih prostorija plovila,
- presliku osobnih isprava vlasnika/korisnika plovila
- dokaz o vlasništvu, punomoć za korištenje plovila ili sl.

Na ovom mjestu posebno treba naglasiti da terminologija u poslovnoj praksi, osobito u općim uvjetima ugovora, ugovorima o vezu i pravilnicima o redu u marinama nije u potpunosti usklađena i standardizirana. Primjerice, nerijetko se koriste pojmovi – nadziranje, čuvanje, briga o plovilu i sl. bez pravog razumijevanja te terminologije. Naime, prema aktualnoj poslovnoj praksi hrvatskih marina, u okviru ugovora o vezu marine u pravilu ne nude uslugu čuvanja plovila na vezu, već isključivo najam veza ili najam veza i nadzor plovila na vezu.³⁴ Znači, organiziranje i provođenje čuvanja plovila u značenju toga pojma kako

³³ Sve domaće i strane brodice i jahte ukupne snage porivnog uređaja veće od 15 kW, koje plove u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske moraju imati valjanu policu obveznog osiguranja odgovornosti vlasnika odnosno korisnika brodice ili jahte za štete prema trećima, sukladno *Zakonu o obveznim osiguranjima u prometu*, Narodne novine, br. 151/05, 36/09, 75/09, 76/13 i 152/14.

³⁴ O rezultatima istraživanja poslovne prakse hrvatskih marina koja se odnosi na pitanja kojim se aktivnostima koncesionari bave u okviru ugovora o vezu opširnije vidi u radu: Vesna Sko-rupan Wolff – Adriana Vincenca Padovan, *op. cit.*

ga regulira *Zakon o obveznim odnosima*³⁵ u okviru odredbi o ugovoru o ostavi nije prisutno u standardnim ugovorima o vezu prema poslovnoj praksi većine hrvatskih marina.

Važno je istaknuti da kada se u pravilnicima o redu u marini govori o predaji ključeva te o pravnom značaju tog čina na pitanje početka i završetka određenih obveza marine u odnosu na plovilo na vezu treba imati na umu da se tek tumačenjem ugovora o vezu te općih uvjeta poslovanja može zaključivati o tome koje su obveze marine u odnosu na plovilo na vezu i koji je značaj predaje ključeva. U pravilu predaja ključeva ima nekoliko funkcija. Ključevi se deponiraju kod marine da bi ih po potrebi mogla preuzeti osoba koju vlasnik ovlasti, najčešće je riječ o serviserima ili osobama koje obavljaju popravke ili održavanje plovila te njegovu pripremu za sezonu. Marina za vrijeme trajanja ugovora ne koristi ključeve i ne ulazi u zaključane kabinske prostore plovila, osim ako ne dođe do nepovoljnih promjena u stanju plovila i/ili opasnosti pa je nužna hitna intervencija.

Čin predaje ključeva ima funkciju predaje plovila pod nadzor marine, a ključevi imaju i funkciju ostvarivanja prava retencije nad plovilom radi osiguranja naplate tražbina marine.³⁶ Ako marina s korisnikom veza izričito ugovara i čuvanje plovila na vezu, što nije uobičajena poslovna praksa u hrvatskim marinama, u tom slučaju predaja ključeva plovila ima funkciju predaje plovila na čuvanje. To omogućuje ispunjavanje obveze čuvanja na način da osoblje marine ulazi u zaključane kabinske prostore radi, primjerice, provjetravanja plovila, punjenja baterija, pokrivanja plovila ceradom i sl.

4.5. Odlazak iz marine

Pravilnicima o redu u marinama propisane su obveze vlasnika, korisnika odnosno voditelja plovila kada kao fizička osoba napušta plovilo koje ostaje na vezu u marini kao i obveze korisnika plovila kada plovilom odlazi iz marine. Pri tome je važno razlikovati stalni boravak (stalni vez) od tranzitnog.

Kada korisnik plovila privremeno napušta plovilo dužan je napraviti nekoliko radnji koje izravno utječu na sigurnost u marini. Tako je prvenstveno dužan isključiti priključke plovila (električnih, vodovodnih i plinskih instalacija). Također treba zatvoriti sve ventile na otvorima koji se nalaze na podvodnom dijelu trupa plovila.

³⁵ *Zakon o obveznim odnosima*, Narodne novine, br. 35/05, 41/08, 125/11 i 78/15.

³⁶ Skorupan Wolff – Padovan, *op. cit.*

Prilikom svakog isplovljenja iz marine korisnik plovila dužan je ostaviti ispravan vez.³⁷ Prilikom isplovljavanja, može zatražiti asistenciju osoblja marine, a ono je dužno pružiti pomoć svakom plovilu, posebno u slučaju otežanih manevarskih ili vremenskih uvjeta.

Korisnik plovila za koje je sklopljen ugovor o vezu dužan je prijaviti marini svako duže izbjavanje plovila iz marine.³⁸ Obvezan je osobnim dolaskom na recepciji marine prijaviti takvo isplovljenje, izuzev u slučaju hitne potrebe za isplovljenjem kada mu je dozvoljeno prijavu obaviti radio telefonskom komunikacijom.

Ako plovilo za koje je sklopljen ugovor o vezu u pisanom obliku trajno napušta marinu, korisnik plovila dužan je odlazak prijaviti recepciji, a ugovor o vezu otkazati pismenim putem. Prije trajnog odlaska plovila iz marine korisnik plovila dužan je podmiriti sve novčane obveze prema marini. U protivnom, a prema općim načelima obveznog prava, marina može zadržati plovilo (pravo retencije) do podmirenja dugovanja.³⁹

Prema pravilima većine domaćih marina, ako plovilo trajno napušta marinu prije isteka ugovorenog razdoblja, korisnik plovila dužan je podmiriti troškove za korištenje veza u marini za cijelo ugovoreno razdoblje. U slučaju da vlasnik plovila ne postupi sukladno toj obvezi, u pojedinim pravilnicima o redu u marinama predviđena je mogućnost izvlačenja plovila s korištenog veza i njegovo odlaganje na za to predviđeno mjesto, do podmirenja ugovornih obveza, što se obavlja na teret vlasnika plovila, a u pravnom smislu znači retenciju.

5. PRAVILA ZA KORISNIKE USLUGA

5.1. Kućni red

Većina pravilnika o redu sadrži i odredbe o kućnom redu u marinama koje su napisane u obliku različitih zabrana. Takve odredbe mogu se razvrstati u tri kategorije:

³⁷ Prilikom odlaska iz marine kopnenim putem, sve radnje dizanja plovila i utovara na vozilo obavljaju se preko recepcije marine.

³⁸ U nekim marinama propisano je sedam dana.

³⁹ Prema čl. 72., st. 1. *Zakona o obveznim odnosima* vjerovnik dospjele tražbine u čijim se rukama nalazi neka dužnikova stvar ima pravo zadržati je dok mu ne bude ispunjena tražbina.

1. zabrana djelatnosti kojima se može ugroziti ljudski život i okoliš⁴⁰,
2. upozorenja koja se odnose na plovidbenu djelatnost, a izravno ne ugrožavaju ljudske živote i okoliš⁴¹,
3. pravila o ponašanju gostiju u marini⁴², koja jedina uistinu i spadaju pod pojam kućnog reda te se ne bi trebala nalaziti u pravilniku o redu u marinama već bi ih trebalo zasebno izdvojiti i objaviti na vidljivim mjestima u marini pod nazivom *kućni red*.

⁴⁰ Npr.: zavarivati, ložiti vatru na otvorenom ognjištu na obali ili na plovnom objektu i na napravama za privez, zagađivati zrak ispuštanjem prašine, dima i drugih plinova iznad dozvoljenih količina utvrđenih posebnim propisima, spaljivati otpad na plovnom objektu, na plovnom objektu obavljati radnje koje mogu ugroziti ljudske živote, prouzročiti požar, onečistiti more ili nanijeti štetu drugim plovilima te obali, lučkim napravama, uređajima i postrojenjima, imati uključen 220 V kabel u utičnicu za napajanje električnom energijom u vrijeme dok posada ne boravi na plovilu, upotrebljavati brodski WC i prazniti crni tank, paliti vatru i sva zapaljiva sredstva; glisirati, kupati se, surfati, roniti; ispaljivati sve vrste raketa, kretati se u blizini dizalice; ostavljati aparate na plin ili električnu energiju te vodovodnu instalaciju uključene, bez prisutnosti korisnika; skladištiti lako zapaljive i eksplozivne tvari i tvari s jakim ili neugodnim mirisom na bilo kojem prostoru marine (plovilu, pored plovila, platou marine i sl.); točiti i pretakati goriva; držati u pogonu motore plovila, osim za vrijeme uplovljavanja i isplavljanja.

⁴¹ Npr.: onemogućiti pristup napravama za privez, premješati, mijenjati i uklanjati vezove, sidra i uređaje drugog plovnog objekta osim kada je to potrebno radi sprječavanja neposredne i očite štete ili kad je to potrebno zbog dolaska ili odlaska plovila; vezivati plovila za plovidbene i druge oznake, naprave i uređaje koji nisu namijenjeni za privez i kretati se po njima; neovlašteno postavljati, premješati, mijenjati, uklanjati ili oštećivati plovidbene i druge oznake ili naprave za privez; čistiti i strugati, te bojati nadvodni ili podvodni dio oplata plovnog objekta; kretati se i zadržavati na manipulativnom prostoru suhog veza i unutar servisne zone (odnosi se na treće osobe); držati u pogonu brodski propeler, osim zbog obavljanja potrebnog manevra broda; obavljati na plovnom objektu radove popravka i rekonstrukcije oplata, palube, opreme i stroja izvan uobičajenih poslova; ribolov; držati pomoćne čamce, daske za surf i sl. privezane za plovilo; premješati plovila na drugi vez bez suglasnosti kapetana marine; angažirati treće osobe za nadzor, održavati ili servisirati plovila, bez prethodne suglasnosti kapetana marine; koristiti vlastite stalke za plovila na suhom vezu.

⁴² Npr.: oštećivati operativnu obalu smještanjem različitih predmeta (antena, plastičnih spremišta, tepisona itd.), zabijati u obalu klinove, obavljati bilo koju drugu radnju kojom se nanosi šteta operativnim obalama; ulazak u službene prostorije u neprikladnoj odjeći te kretanje marinom neprimjereno odjeven; puštanje pasa i drugih životinja slobodno, bez uzice, te ulazak kućnih ljubimaca u zatvorene prostorije marine; vješanje rublja na prostoru marine; odlaganje smeća izvan za to određenog mjesta u luci; pranje posuđa u sanitarnim čvorovima; montiranje i držanje bilo kakvih stvari na gatovima i ostalom prostoru marine; postavljanje natpisa, reklama i drugih poruka, te korištenje bilo kojeg prostora marine u komercijalne svrhe; narušavanje mira ostalih gostiju; galamiti i stvarati buku od 22 do 8 sati, osim u ugostiteljskim objektima; ometanje kretanja vozila i hidrauličnih kolica na prometnim putovima; parkiranje osobnih automobila, prikolica, kamp kućica, autobusa, trailera, motocikala, bicikala te ostalih prijevoznih sredstava, osim na označenim parkirališnim mjestima (nepropisno parkirano vozilo bit će uklonjeno o trošku vlasnika); uvesti i ostaviti u marini kućicu za kampiranje; kampiranje; posušivanje parkirne kartice i dr.

U slučaju nepoštivanja prethodno navedenih zabrana marina ima pravo otkazati vez, te ovisno o težini povrede podnijeti prijavu nadležnom državnom tijelu radi poduzimanja odgovarajućih mjera posebno kada je ugrožena sigurnost ljudskih života ili morski okoliš.

U marini je dozvoljen ukrcaj pogonskog goriva na plovne objekte na vezu, sukladno *Pravilniku o rukovanju opasnim tvarima, uvjetima i načinu obavljanja prijevoza u pomorskom prometu, ukrcavanja i iskrcavanja opasnih tvari, rasutog i ostalog tereta u lukama te načinu sprječavanja širenja isteklih ulja u lukama*⁴³. Snabdijevanje plovila pogonskim gorivom vrši se na vezu koji odredi kapetan marine.

5.2. Zaštita okoliša

Posebna pozornost u marinama posvećuje se zaštiti okoliša. Dužnost zaštite okoliša podjednako obvezuje vlasnika/korisnika plovila i marinu. Pravilnici o redu u marinama sadrže više odredbi o zaštiti morskog i priobalnog okoliša. Osoblje marine dužno se pridržavati ekoloških standarda u obavljanju registrirane gospodarske djelatnosti, te osigurati uvjete i provoditi zaštitu mora i ekološke aktivnosti za očuvanje bioresursa mora. U slučaju iznenadnog onečišćenja u prostoru marine, osoblje marine obvezno je odmah provesti postupke predviđene za takve situacije na osnovu Operativnog planskog dokumenta, kojeg donosi uprava marine.

Voditelj plovila dužan je pri dolasku u marinu predati smeće i otpadna ulja koja je čuvao tijekom plovidbe. Prihvat otpada u marini obavlja se sukladno posebnom planu za prihvat i rukovanje otpadom s plovnih objekata i ostataka tereta s plovnih objekata. Otpadno ulje i filteri, nafta, ostaci deterdženta, komunalni i drugi otpaci, moraju se odlagati prema vrsti otpada u ekološke spremnike na označenim lokacijama u marini, a svako izlivanje i bacanje u more strogo je kažnjivo. Prostor za smještaj spremnika otpadnih ulja mora biti nepropusno ograđen radi ograničavanja zone onečišćenja u slučajevima eventualnog incidenta pri pretakanju ili proboja stjenke spremnika. Osoblje marine dužno je održavati čistoću spremnika za otpadna ulja i okolnog prostora, te izdati voditelju plovila potvrdu o prijehu otpadnog ulja i/ili ostalog otpada preuzetog s njegovog plovila.

Zbog očuvanja čistoće mora i okoliša, a u namjeri da se izbjegne nenamjerno zagađenje, zabranjuje se korištenje automatskih pumpi za pražnjenje kaljuže.

⁴³ *Pravilnik o rukovanju opasnim tvarima, uvjetima i načinu obavljanja prijevoza u pomorskom prometu, ukrcavanja i iskrcavanja opasnih tvari, rasutog i ostalog tereta u lukama te načinu sprječavanja širenja isteklih ulja u lukama*, Narodne novine, br. 51/05, 127/10, 34/13, 88/13, 79/15, 53/16 i 41/17.

Voditelj plovila dužan je u kaljužu plovila staviti eko-spužve. U marini je dozvoljeno korištenje samo biorazgradivih deterdženata. Također je zabranjeno ispuštanje fekalija u marini, odnosno upotreba brodskih WC-a bez korištenja crnog tanka.

Ukoliko voditelj plovila primijeti onečišćenje u blizini ili u samoj marini dužan je u što kraćem roku obavijestiti marinu koja ima osigurana sredstva i opremu za sprječavanje onečišćenja kako bi mogla ukloniti posljedice onečišćenja mora. U slučaju većeg onečišćenja marina će utvrditi počinitelja, poduzeti mjere radi smanjenja nastalog onečišćenja i obavijestiti nadležnu lučku kapetaniju te ostala nadležna državna tijela kako bi se proveo postupak inspekcijskog nadzora.

U slučaju onečišćenja mora lučka kapetanija je ovlaštena zabraniti isplavljenje plovila iz marine, odnosno zadržati plovilo koje je prouzročilo onečišćenje u morskim vodama Republike Hrvatske, dok ne podmiri troškove uklanjanja štetnih tvari s pomorskog dobra i druge štete nastale onečišćenjem ili dok ne položi zadovoljavajuće jamstvo za pokriće tih šteta. Kad primi obavijest o onečišćenju pomorskog dobra, lučka kapetanija dužna je odmah obaviti očevid, utvrditi stanje i uzrok onečišćenja i, ako je moguće, visinu štete. Visinu štete trebalo bi utvrditi u nazočnosti počinitelja onečišćenja, a po potrebi i u nazočnosti vještaka i svjedoka. O rezultatima očevida sastavlja se zapisnik. Lučka kapetanija je dužna poduzeti i odgovarajuće mjere da se čim prije odstrane štetne tvari s pomorskog dobra.⁴⁴

6. TEHNIČKE USLUGE U MARINI

Marina često pruža tehničke usluge plovilima koja se nalaze na vezu. Sve poslove održavanja, popravaka ili preinaka na plovilima u marini smiju obavljati samo osobe ovlaštene od strane marine. U marini nije dozvoljeno angažirati treće osobe za održavanje (brušenje, bojanje podvodnog dijela i sl.) ili servisiranje plovila, bez prethodne suglasnosti kapetana marine. Treća osoba angažirana od strane vlasnika plovila mora biti najavljena na recepciji, uz punomoć (odobrenje) vlasnika plovila. Ukoliko je treća osoba prijavljena kao član posade mora dostaviti dokumentaciju o ukrcaju.

Radovi čišćenja i održavanja plovila i njihove opreme smiju se izvoditi isključivo na obilježenom dijelu platoa marine, odnosno unutar *servisne zone*. Za sve štete na susjednim plovilima, uređajima ili opremi koji su imovina marine, te za zagađenja teritorija ili akvatorija marine, kapetan marine teretit će vlasnika

⁴⁴ Opširnije vidi: Grabovac – Petrinović, *op. cit.*, str. 51.

odnosno korisnika plovila na kojem su izvođeni radovi tijekom kojih je prouzročena šteta. Kapetan marine može dati nalog za obustavljanje izvođenja radova na nekom plovilu, ukoliko ustanovi postojanje mogućnosti oštećenja imovine marine ili trećih osoba, odnosno onečišćenja teritorija ili akvatorija marine.

Rad dizalice obavlja se na operativnom prostoru vidno obilježenim i označenim znakovima. Korisnik plovila kao i druge osobe koje nisu ovlaštenici marine ne smiju pristupati operativnom prostoru dizalice. Radom dizalice rukuje isključivo stručno osposobljena osoba ovlaštena od strane marine. Korisnik plovila prije dizanja plovila dužan je upozoriti osobu koja rukuje radom dizalice na opremu koja se nalazi na podvodnom dijelu plovila i dati točne podatke o njenom položaju. U nedostatku navedene informacije marina neće odgovarati za moguću štetu. Marina zadržava pravo otkazati najavljeno dizanje plovila ukoliko radi vremenskih uvjeta, karakteristika plovila i sl. postoji opasnost od štete za plovilo ili marinu.

7. NAČIN KONTROLE POŠTIVANJA PRAVILNIKA O REDU U MARINI I INSPEKCIJSKI NADZOR SIGURNOSTI PLOVIDBE

Kontrolu nad primjenom pravilnika o redu u marini obavlja uprava odnosno kapetan marine, a nadzor nad provođenjem pravilnika o redu u marini vrši nadležna lučka kapetanija. Zbog kršenja odredbi pravilnika o redu, marina je ovlaštena prestati pružati svoje usluge, otkazati vez, kao i svaku eventualnu štetu naplatiti odgovornom korisniku – prekršitelju pravilnika, osim službenih kazni koje će naplatiti nadležna lučka kapetanija.

*Pravilnikom o obavljanju inspekcijskog nadzora sigurnosti plovidbe*⁴⁵ reguliran je inspekcijski nadzor nad domaćim i stranim plovilima nautičkog turizma te nad pomorskim dobrom čiji su dijelovi i luke nautičkog turizma (marine), a kojeg obavljaju prvenstveno ovlašteni djelatnici lučkih kapetanija.

Inspekcijskom pregledu u marinama podvrgavaju se plovila nautičkog turizma za koja postoji dojava, sumnja ili je zapaženo da:

- nemaju valjanje isprave i knjige,
- imaju nedostatke u konstrukciji i opremi,
- su prekrcana s obzirom na utvrđenu nosivost ili najveći dopušteni broj osoba,

⁴⁵ *Pravilnik o obavljanju inspekcijskog nadzora sigurnosti plovidbe*, Narodne novine, br. 39/11, 112/14, 33/15, 86/15 i 29/16.

- je s njih odaslan lažan poziv za pomoć ili se neovlašteno koristilo radiopostajom ili su davani lažni vizualni ili zvučni signali,
- granična kontrola nije obavljena prema propisima,
- su namijenjena za osobne potrebe, a neovlašteno obavljaju kabotažu⁴⁶,
- obavljaju gospodarsku djelatnost bez koncesijskog odobrenja,
- osobe na plovilima neovlašteno vade potonule stvari,
- voditelj plovila ili članovi posade u plovidbi su pod utjecajem alkohola ili droga,
- osobe na plovilu onečišćuju more uljem ili otpadom,
- glisiraju na udaljenosti od obale manjoj od propisane ili na mjestu gdje je glisiranje zabranjeno,
- prilikom dolaska ili odlaska iz luke nisu smanjili brzinu, a valovi koji su nastali njihovom plovidbom su nanijeli štetu ili su mogli nanijeti štetu drugim plovnim objektima, obali ili uređajima u marini,
- plovidba se obavlja na nepropisnoj udaljenosti od obale objekata marikulture ili plutajuće obale,
- se sidre na mjestu na kojem je sidrenje zabranjeno ili ometa sigurnost plovidbe,
- se nisu privezala odgovarajućim i ispravnim vezovima prilagođenim meteorološkim uvjetima ili su se privezala na način da ometaju plovidbu drugih plovnih objekata, kretanje osoba i vozila po obali, kao i rad lučkih naprava,
- se s plovila roni bez plutajuće oznake ronioca,
- nemaju propisan broj članova posade s odgovarajućim ovlaštenjima,
- su pretrpjela nesreću ili nanijela drugome štetu,
- ne pridržavaju se pravila o izbjegavanju sudara na moru,
- ne viju propisane zastave,
- ne obavljaju radnje utvrđene posebnim propisom (propisi kojima se uređuje ronjenje, red u lukama, vijanje zastave, onečišćenje mora i dr.).⁴⁷

⁴⁶ Pomorska kabotaža uključuje prijevoz osoba jahtom ili brodicom unutar unutarnjih morskih voda i teritorijalnog mora uz naplatu. Pomorska kabotaža u Republici Hrvatskoj obavlja se sukladno *Pravilniku o uvjetima za obavljanje pomorske kabotaže u Republici Hrvatskoj* (Narodne novine, br. 56/14 i 56/17) i uredbi Europske unije koja uređuje pomorsku kabotažu – *Uredba Vijeća br. 3577/92 od 7. prosinca 1992. o primjeni načela slobode pružanja usluga u pomorskom prijevozu unutar država članica – pomorska kabotaža*.

⁴⁷ *Pravilnik o obavljanju inspekcijskog nadzora sigurnosti plovidbe*, čl. 81.

U provedbi inspekcijskog nadzora inspektor će obaviti nadzor nad ispravama plovila nautičkog turizma te nad brojem i ovlaštenjima članova posade. Uvjerit će se udovoljava li opće stanje plovila osnovnim uvjetima glede sigurnosti plovidbe i zaštite morskog okoliša.⁴⁸

Pri obavljanju inspekcijskog pregleda *domaćeg* plovila nautičkog turizma inspektor će pregledati sljedeće isprave:

- dozvolu za plovidbu brodice,
- upisni list jahte,
- svjedodžbu o sposobnosti jahte za plovidbu,
- ovlaštenja za upravljanje brodicom ili jahtom,
- policu osiguranja obvezne odgovornosti za nematerijalne štete vlasnika brodice,
- koncesijsko odobrenje za obavljanje određene djelatnosti,
- dokaz o vlasništvu ili punomoć za korištenje brodicom ili jahtom.⁴⁹

Pri obavljanju inspekcijskog pregleda *stranog* plovila nautičkog turizma inspektor će pregledati sljedeće isprave:

- ovjereni popis posade i putnika,
- ovjereni popis osoba koje borave na jahti,
- dokaz da je brodica ili jahta sposobna za plovidbu,
- dokaz da je osoba koja zapovijeda brodicom ili jahtom sposobna upravljati plovilom sukladno nacionalnim propisima države čiju zastavu vije,
- dokaz o osiguranju od odgovornosti za štetu počinjenu trećim osobama,
- dokaz o vlasništvu ili punomoć za korištenje brodicom ili jahtom,
- dokaz o plaćenju naknadi za sigurnost plovidbe i zaštitu mora od onečišćenja,
- dokaz o plaćenju naknadi za korištenje objekata sigurnosti plovidbe i boravišnoj pristojbi.⁵⁰

Inspektor će pri pregledu *domaćeg* plovila provjeriti jesu li zadovoljeni zahtjevi Tehničkih pravila Hrvatskog registra brodova. Pri pregledu *stranog* plovila poduzet će sve potrebno kako ta plovila ne bi ugrožavala sigurnost plovidbe

⁴⁸ *Ibidem*, čl. 82., st. 1.

⁴⁹ *Ibidem*, čl. 82., st. 3.

⁵⁰ *Ibidem*, čl. 82., st. 4.

i morski okoliš. Ako inspektor u obavljanju nadzora utvrdi da plovilo ima nedostatke koji ugrožavaju sigurnost plovidbe rješenjem će zabraniti njegovu daljnju plovidbu, a ako nedostaci bitno ne ugrožavaju sigurnost plovidbe, naredit će vlasniku/voditelju plovila da ih otkloni u određenom roku. Ako vlasnik/voditelj plovila ne otkloni nedostatke u predviđenom roku, inspektor će zabraniti daljnju plovidbu.

U obavljanju inspeksijskog nadzora pomorskog dobra može se utvrditi da se u marinama ne provodi režim reguliran nacionalnim propisima koji uređuju red u lukama ili da je stanje marine takvo da predstavlja opasnost za sigurnost plovila.⁵¹ U tom će slučaju inspektor narediti tijelu koje upravlja marinom (koncesionaru) da radi otklanjanja utvrđenih nedostataka, u određenom roku, poduzme odgovarajuće mjere ili obavi potrebne radove.⁵² Ako te mjere i radovi ne budu izvršeni u određenom roku, inspektor sigurnosti plovidbe može: zabraniti pristajanje plovila⁵³, zabraniti uporabu operativne ili druge obale ili njenog dijela⁵⁴ te zabraniti promet u marini⁵⁵. Inspektor može odmah poduzeti navedene mjere, ako uočeni nedostaci neposredno ugrožavaju ljudske živote, sigurnost plovidbe i zaštitu okoliša.⁵⁶

8. POMORSKE NEZGODE U AKVATORIJU MARINE

Pomorska havarija ili nezgoda je događaj ili skup događaja istog podrijetla koji uzrokuje gubitak ili oštećenje broda, jahte, brodice, tereta, druge imovine na moru, ali i ljudske žrtve (smrt ili tjelesna ozljeda članova posade, putnika ili trećih osoba). Događaj koji je uzrokovao pomorsku nezgodu mora biti izvanredne naravi – redoviti gubici ili troškovi koji prate plovidbu i pomorsku djelatnost nisu pomorska nezgoda. Pomorska havarija može biti uzrokovana opasnostima mora (viša sila ili slučaj) i djelovanjem ljudi, koji mogu biti članovi posade broda

⁵¹ *Pomorski zakonik*, čl. 172., st. 1. i 4. Opširnije vidi: Dragan Bolanča, *Prometno pravo Republike Hrvatske*, Split, 2016., str. 170.

⁵² *Pomorski zakonik*, čl. 172., st. 1.

⁵³ Zabraniti pristajanje plovila određene veličine uz dio operativne ili druge obale za koji je utvrđen nedostatak dok ne bude omogućeno sigurno pristajanje plovila.

⁵⁴ Zabraniti uporabu operativne ili druge obale ili njenog dijela koja neposredno ugrožava sigurnost plovnih objekata, osoba i stvari prigodom ukrcavanja, iskrcavanja ili prekrcaivanja, ili ako prijete opasnost da se zbog neispravnog uređaja onečisti okoliš.

⁵⁵ Zabraniti promet u marini sve dok je sigurnost plovidbe neposredno ugrožena zbog neodržavanja lučkih objekata u ispravnom stanju ili potrebnih dubina.

⁵⁶ *Pomorski zakonik*, čl. 172., st. 3. Opširnije vidi: Bolanča, *op. cit.*, str. 170.

ili treće osobe.⁵⁷ Pomorske nezgode mogu se razvrstati prema uzrocima (potonuće, požar i eksplozija, nasukavanje, sudar, udar i dr.) odnosno vrstama štetnih posljedica (npr. gubitak ili ugroza ljudskih života, materijalne štete, onečišćenje okoliša, nematerijalne štete i dr.).⁵⁸

U nautičkom turizmu pojavljuju se brojna plovila različitih svojstava i namjene. Zajednička karakteristika svih plovila u nautičkom turizmu je da služe za sport i rekreaciju. Plovila u nautičkom turizmu u načelu ne podliježu odredbama međunarodnih konvencija, što se tiče sigurnosti plovidbe, već su podvrgnuti domaćim propisima, izuzev brodova za kružna putovanja.

Iz istraživanja proizlazi da sa stajališta sigurnosti plovidbe luke nautičkog turizma, posebno marine, pružaju dovoljnu razinu sigurnosti boravka plovila na vezu, i to kako tijekom ljeta kada su učestala uplovljavanja i isplovljavanja tako i tijekom zime, odnosno u vrijeme kada najveći dio plovila nema stalnu posadu.⁵⁹

Promet u područjima u neposrednoj blizini marina obilježen je svojstvima pojedine marine. No, bez obzira na to pomorski promet u blizini marina i ostalim dijelovima unutarnjih morskih voda obilježava godišnji promet koji je najizrazitiji tijekom ljetnog razdoblja, tjedni promet koji je najintenzivniji krajem tjedna (kada dolazi do izmjene posade na unajmljenim plovilima) te dnevni promet koji je znatno povećan u jutarnjim satima kada plovila napuštaju marinu odnosno u predvečerje kada se znatan broj plovila vraća na noćenje u marinu.⁶⁰

Opasnost za sigurnost plovidbe predstavlja povećan promet, često i preko granice mogućeg prihvata, u slučaju nailaska nepovoljnog vremena kada znatan broj plovila traži zaklonište u marini.

Marine koje su građene na području koje nije prirodno zaštićeno od djelovanja mora mogu imati dijelove u kojima je sigurnost priveza, u određenim okolnostima, upitna. To se odnosi ponajprije na marine u kojima je utjecaj valova umanjen izgradnjom lukobrana i gdje su u slučaju potpune zauzetosti marine plovila privezana u neposrednoj blizini ulaza pa u slučaju većeg nevremena mogu biti izložena znatnim kretanjima na valovima što može dovesti do oštećenja plovila.⁶¹

⁵⁷ Tako Drago Pavić, *Pomorsko imovinsko pravo*, Split, 2006., str. 297.

⁵⁸ Tako Luković, *op. cit.*, str. 90.

⁵⁹ Vidi Tablicu 1. *infra*.

⁶⁰ Opširnije vidi: Luković, *op. cit.*, str. 89.

⁶¹ Opširnije vidi: *Ibidem*, str. 88.

Ako se u pojedinim marinama ne vodi dovoljno računa o načinu priveza i rasporedu plovila, što je često posljedica nedovoljnog broja raspoloživih vezo-va, osobito u ljetnom razdoblju, takva plovila podložnija su nezgodama (sudar, udar, potonuće i dr.) na mjestu priveza, prilikom manevriranja u marini ili pri uplovljavanju/isplovljavanju.

Prilikom manevriranja u marinama dolazi do nezgoda koje u pravilu ne do- vode do gubitka plovila. Često dolazi do udara plovila u obalu ili sudara s dru- gim privezanim plovilom te zaplitanja vijka plovila o privezne konope. Do nez- goda dolazi i u uvjetima nedovoljnog prostora za privez u marinama, posebice u pogledu širine plovnog puta i prostora potrebnog za manevriranje odnosno prevelikog broja plovila u marini. Kod plovila koja koriste benzinske motore postoji povećana opasnost od požara.

Kapetan marine i mornari svojim angažmanom i stručnim savjetima prili- kom manevriranja plovilom u marini te privezivanja/odvezivanja značajno do- prinosu smanjenju pomorskih nezgoda.

Tablica 1. Podaci o pomorskim nesrećama te štetnim događajima vezanim uz sigurnost u marinama u razdoblju od 2011. do 2016.⁶²

	2011.	2012.	2013.	2014.	2015.	2016.
Nasukanje	1	5	5	2	12	12
Potonuće	1	4	8	2	5	4
Sudar	19	13	19	22	25	19
Udar	23	49	38	46	39	43
Prevrnuće	0	1	0	0	0	0
Naplavljivanje	1	6	4	5	5	3
Požar	0	4	1	1	3	2
Pad s dizalice	0	0	0	0	0	0
Onečišćenje	1	1	1	1	2	1
Ostalo	20	36	27	17	11	23
Smrt	0	0	0	0	0	0
Tjelesna ozljeda	0	0	1	0	0	1

⁶² Podaci u tablici prikupljeni su i obrađeni u okviru istraživanja na projektu DELICROMAR br. 3061 koji financira Hrvatska zaklada za znanost. Ulazni podaci dostavljeni su od strane Lučke kapetanije Pula, Lučke kapetanije Split, Lučke kapetanije Dubrovnik, Lučke kapetanije Za- dar, Lučke kapetanije Šibenik i Lučke kapetanije Rijeka. Na području Lučke kapetanije Ploče i Lučke kapetanije Senj nema luka nautičkog turizma (marina). Za područje Lučke kapetanije Pula dostavljeni su djelomični podaci pošto se evidencija vodila za samo 3 od ukupno 15 luka nautičkog turizma (marina).

9. ZAKLJUČAK

U hrvatskom pravnom sustavu više zakonskih i podzakonskih propisa regulira pravni status luka nautičkog turizma, što se posebno odnosi na vrste i kategorije luka te minimalne uvjete koje moraju ispunjavati. Luke nautičkog turizma prema vrsti usluge koju pružaju razvrstavaju se na sidrišta, odlagališta plovnih objekata, suhe marine i marine s tim da se kategoriziraju samo luke nautičkog turizma – vrste marina. Marina je dio vodenog prostora i obale posebno izgrađen i uređen za pružanje usluga veza, smještaja turista u plovnim objektima te ostalih usluga.

Zakonska obveza svakog koncesionara je donijeti pravilnik o redu u marini u kojem se detaljno regulira način odvijanja plovidbe, vrsta vezova te namjena pojedinog dijela marine. Pravilnik o redu u marini primjenjuje se na cjelokupnom kopnenom i morskom prostoru, a sukladno ugovoru o koncesiji. Tim pravilnikom posebno se propisuje postupak javljanja, način uplovljavanja, pristajanja, vezivanja, premještanja, sidrenja i isplovljavanja plovila nautičkog turizma te način kontrole nad obavljanjem tih radnji. Briga o sigurnosti plovidbe i zaštiti morskog okoliša jedna je od temeljnih obveza uprave marine (koncesionara) pa su odredbe pravilnika o redu pretežito usmjerene na taj segment gospodarenja marinom.

Red u marini provodi koncesionar odnosno uprava marine, kao tijelo koje upravlja lukom, dok nadzor sigurnosti plovidbe obavljaju nadležne lučke kapetanije. Sam pravilnik o redu u marini mora potvrditi lučka kapetanija. Usprkos brojnim odredbama pravilnika o redu u marini koji sadrže zabrane postupaka s posljedicama ugrožavanja sigurnosti plovidbe, može se zaključiti kako privatni koncesionar marine ima ograničene javne ovlasti te nema adekvatne zakonski propisane mehanizme za kažnjavanje počinitelja. Tek mu ostaje mogućnost o kršenju propisa obavijestiti nadležnu lučku kapetaniju. Lučke kapetanije inače obavljaju inspekcijski nadzor sigurnosti plovidbe te nadzor nad pomorskim dobrom, čiji dio je i marina, samoinicijativno ili po zaprimljenoj dojavi. Koncesionar može sankcionirati plovila isključivo ako je to sadržano u ugovoru o vezu.

Može se konstatirati kako analizirani pravilnici o redu u marinama sadrže pravila o kućnom redu. Dio tih odredbi trebalo bi izdvojiti iz samog pravilnika te zasebno propisati. Naime, pod dijelom *kućni red* navode se zabrane djelatnosti kojima se može ugroziti ljudski život i okoliš, upozorenja koja se odnose na plovidbenu djelatnost, a izravno ne ugrožavaju ljudske živote i okoliš te pravila o ponašanju gostiju u marini. Upravo pravila o ponašanju gostiju u marini ne bi trebala biti dijelom pravilnika o redu jer se te odredbe uopće ne odnose na

sigurnost plovidbe i zaštitu morskog okoliša u marini. Stoga bi dio pravilnika koji regulira ponašanje gostiju u marini trebalo izdvojiti iz pravilnika o redu te zasebno objaviti na vidljivim mjestima u marini kao poseban dokument pod nazivom *kućni red*.

Uvidom u dostupne statističke podatke lučkih kapetanija može se zaključiti kako sa stajališta sigurnosti plovidbe hrvatske marine pružaju dovoljnu razinu sigurnosti boravka plovila na vezu i to kako tijekom ljeta, kada su učestala uplovljavanja i isplovljavanja plovila nautičkog turizma, tako i tijekom zime odnosno u vrijeme kada najveći dio plovila nema stalnu posadu. Najčešće pomorske nesreće koje se događaju u marini su udar i sudar brodova te donekle nasukanje. U posljednjih šest godina nije zabilježen nijedan smrtni slučaj te samo dvije nesreće s posljedicama tjelesne ozljede. Isto se može konstatirati i za onečišćenje morskog okoliša te su ekološki incidenti u marinama koji su posljedica pomorskih nesreća tek usamljeni slučajevi.

BIBLIOGRAFIJA

1. Bolanča, Dragan, *Prometno pravo Republike Hrvatske*, Split, 2016.
2. Đerđa, Dario, *Ugovor o koncesiji*, Hrvatska javna uprava, god. 6, br. 3, Zagreb, 2006., str. 185-120.
3. Grabovac, Ivo – Petrinović, Ranka, *Pomorsko pravo – pomorsko javno, upravno i radno pravo*, Split, 2006.
4. Luković, Tihomir i dr., *Nautički turizam Hrvatske*, Split, 2015.
5. *Opći uvjeti korištenja veza za smještaj plovila u marini Agana*.
6. Padovan, Adriana Vincenca, *Odgovornost luke nautičkog turizma iz ugovora o vezu i osiguranje*, Poredbeno pomorsko pravo, god. 52, br. 167, Zagreb, 2013., str. 1-35.
7. Pavić, Drago, *Pomorsko imovinsko pravo*, Split, 2006.
8. *Pomorski zakonik*, Narodne novine, br. 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13 i 26/15.
9. *Pravilnik o kriterijima za određivanje namjene pojedinog dijela luke otvorene za javni promet županijskog i lokalnog značaja, način plaćanja veza, uvjete korištenja, te određivanje maksimalne visine naknade i raspodjele prihoda*, Narodne novine, br. 94/07, 79/08, 114/12 i 47/13.
10. *Pravilnik o lučkom redu luke nautičkog turizma Tribunj*.
11. *Pravilnik o obavljanju inspekcijskog nadzora sigurnosti plovidbe*, Narodne novine, br. 39/11, 112/14, 33/15, 86/15 i 29/16.
12. *Pravilnik o održavanju reda u luci nautičkog turizma – marina Borik*.
13. *Pravilnik o održavanju reda u luci nautičkog turizma – marina Dalmacija*.
14. *Pravilnik o održavanju reda u luci nautičkog turizma – marina Lav*.

15. *Pravilnik o održavanju reda u luci nautičkog turizma – marini Kornati i hotelskoj lučici Kornati.*
16. *Pravilnik o održavanju reda u marini Trogir.*
17. *Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma*, Narodne novine, br. 72/08.
18. *Pravilnik o redu u luci "Marine Kaštela d.o.o."*
19. *Pravilnik o redu u luci "Marine Punat d.o.o."*
20. *Pravilnik o redu u luci marine Frapa.*
21. *Pravilnik o redu u luci posebne namjene: luka nautičkog turizma Poreč.*
22. *Pravilnik o redu u marini Baotić.*
23. *Pravilnik o rukovanju opasnim tvarima, uvjetima i načinu obavljanja prijevoza u pomorskom prometu, ukrcajanja i iskrcavanja opasnih tvari, rasutog i ostalog tereta u lukama te načinu sprječavanja širenja isteklih ulja u lukama*, Narodne novine, br. 51/05, 127/10, 34/13, 88/13, 79/15, 53/16 i 41/17.
24. *Pravilnik o uvjetima i načinu održavanja reda u lukama i na ostalim dijelovima unutarnjih morskih voda i teritorijalnog mora Republike Hrvatske*, Narodne novine, br. 90/05, 10/08, 155/08 i 127/10.
25. *Pravilnik o uvjetima za obavljanje pomorske kabotaže u Republici Hrvatskoj*, Narodne novine, br. 56/14 i 56/17.
26. Skorupan Wolff, Vesna – Padovan, Adriana Vincenca, *Postoje li elementi ostave u ugovorima o vezu u lukama nautičkog turizma?*, Zbornik radova 2. Međunarodne konferencije transportnog prava i prava osiguranja INTRANSLAW 2017 Zagreb, Transportno pravo ususret budućnosti 12.-13. listopada 2017., Zagreb, Hrvatska, str. 313-353.
27. Skorupan Wolff, Vesna – Petrinović, Ranka – Mandić, Nikola, *Marina Operator's Obligations from the Contract of Berth according to the Business Practices of Croatian Marinas*, International Maritime Science Conference 2017 – Book of Proceedings, Split, 2017., str. 381-394.
28. Šamanović, Josip, *Nautički turizam i management marina*, Split, 2002.
29. *Uredba o uvjetima za dolazak i boravak stranih jahti i brodica namijenjenih sportu i rasonodi u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske*, Narodne novine, br. 97/13 i 50/17.
30. *Uredba Vijeća br. 3577/92 od 7. prosinca 1992. o primjeni načela slobode pružanja usluga u pomorskom prijevozu unutar država članica – pomorska kabotaža.*
31. *Zakon o koncesijama*, Narodne novine, br. 69/17.
32. *Zakon o obveznim odnosima*, Narodne novine, br. 35/05, 41/08, 125/11 i 78/15.
33. *Zakon o obveznim osiguranjima u prometu*, Narodne novine, br. 151/05, 36/09, 75/09, 76/13 i 152/14.
34. *Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama*, Narodne novine, br. 158/03, 100/04, 141/06, 38/09, 123/11 i 56/16.
35. *Zakon o pružanju usluga u turizmu*, Narodne novine, br. 68/07, 88/10, 30/14, 89/14 i 152/14.

Summary:

**SAFETY OF NAVIGATION STANDARDS IN THE PORTS
OF NAUTICAL TOURISM (MARINAS)
WITH A SPECIAL FOCUS ON THE MAINTENANCE OF THE PORT ORDER**

According to the Maritime Code, the Maritime Domain and Seaports Act and the Ordinance on the Conditions and Mode of Ordering in Ports and Other Parts of the Inland Waters and Territorial Sea of the Republic of Croatia, the concessionaire of each individual port of nautical tourism must issue an ordinance on the order in the port and conditions of use of the special purpose port. This is a legal requirement arising from the legal status of the concessionaire of the nautical tourism port, as its managing body. Such Ordinance shall in particular regulate the means of traffic management in the port, and the purpose of particular shore areas in the port, whereby the concessionaire in the ports of nautical tourism shall be obliged to take into account the needs for permanent transit and operational berths. Furthermore, apart from prescribing the purpose of individual port areas, the Ordinance also prescribes the reporting procedures, as well as the entering, mooring, berthing, moving, anchoring and leaving procedures of vessels and how they ought to be controlled, which is of vital importance for the safety of navigation and the protection of human life at sea. The Ordinance on the Order in the Nautical Tourism Port shall apply to the entire land and sea area of the Port, in accordance with the Maritime Concession Contract for the Construction and Use of the Port. The Ordinance on the order in port confirmed by the competent port authority shall be effectively publicized. However, the question that arises is what extent of power nautical port authorities have if the ordinance provisions are violated, i.e. what are the powers of competent maritime-administrative and state authorities (Harbour Master, police). In this paper, the authors analyse the scope and responsibilities of the nautical tourism port concessionaires with regard to maintenance of the order in the port. Above all, they explore its legal and practical role in ensuring the necessary standards of navigation safety, as well as the implementation of these powers in the practice of domestic ports of nautical tourism (marinas), with reference to available statistical data that point to the actual standards of navigation safety in domestic ports of nautical tourism (marinas).

Keywords: ports of nautical tourism; marinas; safety of navigation standards; port order.