

ULOGA REGATNIH PRAVILA U SLUČAJEVIMA ODGOVORNOSTI ZA ŠTETU NASTALU NA MORSKIM JEDRILIČARSKIH REGATAMA

Prof. dr. sc. Igor Gliha*

UDK 347.799.1:347.51

Izvorni znanstveni rad

Primljeno: rujan 2007.

U svezi sa štetama nastalim u regatnom jedrenju jedno od temeljnih pitanja jest ocjena protupravnosti. Regatno jedrenje posebno je uređeno Regatnim pravilima Međunarodne jedriličarske federacije (ISAF) priznatim od nacionalnih jedriličarskih saveza. S obzirom na to da Regatna pravila nisu donesena u zakonodavnoj proceduri, postavlja se pitanje u kojoj mjeri i koga obvezuju, odnosno predstavljaju li dio pravnog poretka na način da se ponašanje protivno njima ocjenjuje protupravnim. Regatna pravila na području regate i za vrijeme njenog trajanja najčešće zamjenjuju opća plovidbena pravila u odnosu na druge sudionike regate. Regatna pravila ne derogiraju primjenu općih plovidbenih pravila. Nisu samostalna općeobvezujuća pravna pravila i tijela državne vlasti primijenit će ih u svezi s odgovornosti za štetu nastalu pri jedriličarskim regatama samo kao dodatni kriterij koji će omogućiti ocjenu jesu li postupci štetnika bili protupravni. Sudionik regate dužan je upoznati se s tipičnim opasnostima i rizicima regatnog jedrenja. Pristanak na rizik zapravo je pristanak na poduzimanje radnje koja može izazvati štetu. Takav pristanak isključuje protupravnost radnje koja je obuhvaćena pristankom, a protupravnost je jedna od pretpostavaka odgovornosti za štetu i njezin nedostatak štetnika oslobađa odgovornosti. Pristanak na poduzimanje radnje koja može izazvati štetu, kao očitovanje volje, mora zadovoljavati sve pretpostavke koje se traže za valjano izražavanje pravno relevantne volje. To očitovanje volje daje se najčešće konkludentno samim dobrovoljnim sudjelovanjem u regati.

Ključne riječi: protupravnost, sportska pravila, prihvaćanje rizika, odgovornost za štetu, jedrenje

* Dr. sc. Igor Gliha, profesor Pravnog Fakulteta Sveučilišta u Zagrebu, Trg maršala Tita 14, Zagreb

1. UVOD

Plovidba je jedan od prvih oblika prometa. Plovidba pomoću jedara čovjeku je poznata gotovo od samih početaka civilizacije. Korištenjem prirodnom silom, vjetrom, umjesto vlastitom snagom, plovidba na jedra služila je za lakše savladavanje vodenih putova. Jedrenjaci su sve do razvoja mehaničkih strojeva za pokretanje brodova imali ključnu ulogu u prekomorskoj trgovini i pomorskom ratovanju. Zahvaljujući jedrenjacima dolazilo se do novih tržišta, oni su omogućili tada vodećim silama istraživanja (i osvajanja) njima dotad nepoznatih teritorija pa je i za “otkriće” Amerike zaslužno putovanje jedrenjacima. Jedrenje je poticalo razvoj trgovine, ali je i prekomorska trgovina bila zaslužna za razvoj i usavršavanje jedrenjaka. Brzina dolaska robe na prekomorska tržišta bila je vrlo važna, jer je onaj tko je prvi došao na tržište postizao najbolju cijenu. To je izazvalo potrebu za što bržim jedrenjacima, a osim natjecanja za tržište postalo je i pitanje prestiža čiji brod i posada mogu prijeći određenu rutu u kraćem vremenu. Tako se pomalo počelo jedriti i iz rasonode, a ne isključivo s ciljem prijevoza robe ili ljudi. Jedrenje iz rasonode, prema danas dostupnim podacima, započelo je u Britaniji još u XVII. st., a prva poznata utrka jedrilica održana je 1662. na ruti od Greenwicha do Gravesenda i natrag, za okladu od 100 funti. Organizirano regatno jedrenje započelo je također prvo u Britaniji, polovinom XVIII. st.¹ Najstarije međunarodno sportsko natjecanje koje se kontinuirano održava do današnjih dana jest, također, jedriličarsko, riječ je o čuvenom *America's Cup*, nastalom na temelju ovlasti koje je dala kraljica Viktorija 1848. za održavanje Pokala stotinu guineja (*One Hundred Guinea Cup*) “otvorenog za sve nacije”.²

Razvojem mehaničkih strojeva za pokretanje brodova jedrenje je pomalo gubilo, i do danas gotovo izgubilo, svoje trgovačko i vojno značenje, ali se

¹ V. npr. *Sleight, S.*: Priručnik za jedrenje,² Zagreb, 2004., str. 12-13.

² Prvo natjecanje za taj pokal održano je 1851. i u njemu je američki jedrenjak *America* u utrci oko otoka Wright pobijedio 16 engleskih jedrilica i osvojio pokal. Nakon završetka tog natjecanja kraljica Viktorija je upitala tko je prvi i dobila odgovor: *America*, a na daljnji upit tko je drugi, dobila je i danas često citirani odgovor: “Vaša Visosti, nema drugoga”. Sljedeće natjecanje za taj pokal održano je 1870., a u čast prvog pobjednika promijenjeno je ime u *America's Cup*, pod kojim se nazivom i danas održava. Do sada je održano 33 natjecanja za taj pokal, od kojih je posljednje održano ove, 2007. godine. O tom najstarijem sportskom trofeju v. www.americascupnews.com/history.htm.

razvilo kao sport i razonoda. Jedrenje kao sport i razonoda vrlo je popularno i u Hrvatskoj. Hrvatskim dijelom Jadrana plovi velik broj jedrilica a organizira se i velik broj jedriličarskih regata.³ Popularnost jedrenja dovela je, međutim, i do toga da nije rijetkost da jedre posade s nedovoljno znanja i vještina u plovidbi i jedrenju, što uz povećan broj brodova dovodi i do situacija u kojima dolazi do šteta. Slično je i s natjecateljskim jedrenjem, natjecanja (regata) ima sve veći broj, a time raste i broj posada koje nisu uvijek u dovoljnoj mjeri uvježbane pa sve češće dolazi do nesreća sa štetom.

Na jedriličarskim regatama često se nalazi velik broj jedrilica na ograničenom, relativno malom prostoru, unutar kojega se nastoji postići što veća brzina, ali i što bolja pozicija za jedrenje. Često to podrazumijeva i takvo postavljanje koje ima cilj ometanje suparnika u njihovoj namjeri da postignu bolji rezultat odnosno da zauzmu što bolji položaj za jedrenje. U takvim okolnostima, u skladu s naravi natjecanja, jedrilice se nalaze vrlo blizu jedna drugoj, pa čak i kad je riječ o najizvježbanijim posadama i najboljim jedrilicama postupci koji uzrokuju štetu nisu rijetkost. Odgovornost za štetu je institut kojemu je u pravnim porecima redovito posvećena velika pažnja, i u svezi s njim redovito postoji bogata judikatura, što je slučaj i u hrvatskom pravnom poretku. Ipak, i unutar instituta odgovornosti za štetu uvijek ima područja i djelatnosti koja izlaze iz okvira općih pravila odgovornosti za štetu, a posebna pravila nisu dokraja jasno definirana. Jedno od tih područja je sport i štete nastale u svezi sa sportom. Pritom se posebno izdvaja problematika vezana uz protupravnost, uključujući pitanje prihvaćanja rizika za štetu nastalu u sportu. Osim jedinstvene problematike u svezi s odgovornosti za štetu nastalu u sportu uopće, postoji i posebna, karakteristična za pojedine sportove. Jedan od sportova sa specifičnom problematikom jest i jedriličarsko natjecanje (regatavanje), a ta je problematika potencirana i činjenicom da osim što je riječ o sportu, riječ je i o djelatnosti plovidbe koja je i sama posebno uređena. U nekim slučajevima poseban problem može biti i određivanje je li jedrenje sportska ili prometna djelatnost jer će o tome ovisiti koja pravila treba primijeniti za ocjenu pravilnosti ponašanja u određenim situacijama - za jedrenje kao sportsku djelatnost postoje posebna pravila koja se razlikuju od općih pravila ponašanja u plovidbi.

³ U regatnom kalendaru Hrvatskog jedriličarskog saveza za 2007. nalazi se više od 250 regata.

2. PRAVNI IZVORI ZA ODGOVORNOST ZA ŠTETU NASTALU NA JEDRILIČARSKIM REGATAMA

U hrvatskom pravnom poretku temeljni propis kojim se uređuje odgovornost za štetu jest Zakon o obveznim odnosima (dalje: ZOO, NN 35/05.). ZOO u odjeljku 1. glave IX. propisuje opća pravila za odštetnu odgovornost. Pravila ZOO-a primjenjuju se na sve slučajeve nastanka štete, osim ako postoje posebna pravila u pojedinim propisima za određene pravne odnose. U svezi sa štetama nastalim plovidbom, posebna pravila odgovornosti postoje u Pomorskom zakoniku (NN 181/04. i 76/07.). Ta se pravila nalaze u dijelu osmom pod naslovom Pomorske nesreće, u glavama I.: Sudar brodova i IV. Izvanugovorna odgovornost vlasnika broda i brodar. Pomorski zakonik sadržava posebna pravila o definiciji i opsegu štete, štetnoj radnji, krivnji, zastari zahtjeva kao i o određenim postupcima u slučaju pomorskih nesreća. Kako je regatno jedrenje plovidba, tako će se i glede šteta nastalih na regatama primjenjivati pravila Pomorskog zakonika. Posebna pravila o plovidbi sadržana su u Pravilniku o izbjegavanju sudara na moru (NN 17/96.).⁴ Taj se pravilnik primjenjuje na plovidbu teritorijalnim morem i unutrašnjim morskim vodama i sadržava pravila o plovidbi obvezna za sva plovila. Međutim, kada je riječ o regatnom jedrenju, uz ta pravila postoje i posebna Regatna pravila koja sadržavaju pravila ponašanja za regatu i koja su u nekim slučajevima razlikuju od pravila iz Pravilnika o izbjegavanju sudara na moru.⁵

Ako je riječ o plovidbi na otvorenom moru, mjerodavna će biti i pravila Konvencije o međunarodnim pravilima za sprječavanje sudara na moru (*Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, IRPCAS/ COLREGs*) iz 1972., a ako je riječ o sudaru brodova s međunarodnim elementom, i Međunarodna konvencija za ujednačavanje nekih pravila o sudaru

⁴ Taj je pravilnik donesen na temelju Pomorskog zakonika koji više nije na snazi (onog iz 1994., NN 17/94., 74/94. i 43/96.), ali će biti na snazi dok se ne donese i stupi novi na temelju sadašnjeg Pomorskog zakonika iz 2004. (NN 181/04.). Naime, člankom 64. st. 2. Pomorskog zakonika koji je na snazi (onog iz 2004.) određeno je da će ministar ministarstva nadležnog za pomorstvo donijeti, između ostalih, propis o pravilima plovidbe. U prijelaznim odredbama tog zakonika propušteno je odrediti u kojem je roku rečeni ministar to dužan učiniti, ali je člankom 1025. t. 7. određeno da će Pravilnik o izbjegavanju sudara na moru biti na snazi do "donošenja" odgovarajućeg propisa.

⁵ V. *infra*, 6.2. Uloga jedriličarskih Regatnih pravila u ocjeni protupravnosti.

brodova (*Convention for the Unification of Certain Rules of Law with respect to Collisions between Vessels*) iz 1910.⁶ Sadržajno su pravila iz Pravilnika o izbjegavanju sudara na moru odgovarajuća međunarodnim pravilima koja vrijede za plovidbu na otvorenom moru, pa bi se moglo kazati da se u hrvatskom teritorijalnom moru i unutrašnjim morskim vodama plovi po jednakim pravilima kao i na otvorenom moru.

3. VRSTE ODGOVORNOSTI S OBZIROM NA KRIVNJU

Za prouzročenu štetu u nekim se slučajevima odgovara samo ako je potencijalno odgovorna osoba kriva za nastalu štetu, a u drugim će se slučajevima odgovarati i bez obzira na to je li potencijalno odgovorna osoba kriva. U prvom je slučaju riječ o subjektivnoj (kulpoznoj) odgovornosti, a u drugom o objektivnoj (kauzalnoj) odgovornosti. U hrvatskom pravnom poretku subjektivna odgovornost je pravilo,⁷ a objektivna odgovornost iznimka te do nje dolazi samo u slučajevima koji su posebno predviđeni zakonom. To znači da će se u pravilu odgovarati ako postoji krivnja (subjektivna protupravnost), s time da se krivnja presumira, tj. štetnik će morati dokazati da nije kriv za štetu⁸ odnosno da je, iako je postupao kao osobito pažljiv čovjek, šteta ipak nastupila; iznimno, u slučajevima posebno određenim zakonom, odgovarat će se za štetu čak i ako krivnja (subjektivna protupravnost) ne postoji. Jedan od tih posebnih slučajeva

⁶ Hrvatska je članica obiju konvencija na temelju notifikacije o sukcesiji, v. Odluku o objavljivanju mnogostranih međunarodnih ugovora kojih je Republika Hrvatska stranka na temelju notifikacija o sukcesiji, NN MU 1/92.

⁷ To pravilo proizlazi iz čl. 1045. st. 1. ZOO koji glasi: "Tko drugome prouzroči štetu, dužan je naknaditi je ako ne dokaže da je šteta nastala bez njegove krivnje."

⁸ Krivnja se može pojaviti kroz više stupnjeva, počevši od nepažnje (hoće se uzrok, ali ne i posljedice), koja može biti obična, kod koje se ne ponaša s pažnjom osobito pažljivog čovjeka, nego prosječnog čovjeka (najblaži oblik krivnje), ali unatoč činjenici da se postupalo kao što bi postupao prosječan čovjek, nastala je šteta; ili krajnja, u kojem se slučaju nije postupalo kao što bi postupao prosječan čovjek, ali da se ponašalo kao svaki prosječan čovjek, šteta ne bi nastupila; preko namjere (hoće se i uzrok i posljedice), u kojem se slučaju postupalo s namjerom da šteta nastane, do zloradosti kod koje je namjera popraćena radošću štetnika time što je šteta nastala, ili pak objesti (v. Klarić, P., Vedriš, M.: Građansko pravo, Zagreb, 2006., str. 597-598). U našem pozitivnom pravu od navedenih stupnjeva ne postoji zloradost.

naveden je u čl. 1045. st. 3. ZOO (istim kojim se utvrđuje postojanje tih dvaju oblika odgovornosti), a to je slučaj nastanka štete od opasne stvari ili opasne djelatnosti. Uz propisivanje odgovornosti za štete od opasne stvari ili opasne djelatnosti bez obzira na krivnju, tim je člankom ostavljena mogućnost da se zakonskom odredbom mogu propisati i drugi slučajevi u kojima se odgovara prema pravilima objektivne odgovornosti.⁹

U slučaju odgovornosti za štetu nastalu na jedriličarskim regatama može se otvoriti pitanje odgovara li se na temelju subjektivne ili objektivne odgovornosti. Naime, Pomorski zakonik sadržava posebnu odredbu o odgovornosti, koja isključuje opća pravila ZOO-a, te se za štete u slučaju sudara brodova¹⁰ odgovara na temelju subjektivne odgovornosti, ali ne na temelju presumirane krivnje, kao što je to određeno čl. 1045. st. 1. ZOO, nego na temelju dokazane krivnje, kao što je određeno čl. 750. Pomorskog zakonika. To znači da štetnik u slučaju sudara brodova neće morati dokazati da nije kriv za štetu, tj. da je postupao s dužnom pažnjom, nego teret dokaza prelazi na oštećenog koji će morati dokazati da štetnik nije postupao kao osoba s uobičajenim iskustvom pomorca, tj. kao dobar pomorac, pa je time i kriv za nastalu štetu.¹¹ S druge

⁹ Čl. 1045. stavak 3. i 4. glase: "(3) Za štetu od stvari ili djelatnosti od kojih potječe povećana opasnost štete za okolinu odgovara se bez obzira na krivnju.

(4) Za štetu bez obzira na krivnju odgovara se i u drugim slučajevima predviđenim zakonom."

¹⁰ Šteta na koju se odnose pravila Pomorskog zakonika o sudaru brodova određena je čl. 749. Pomorskog zakonika kao šteta:

"1) koju su brod, osobe na brodu ili stvari na brodu pretrpjeli zbog sudara brodova,

2) 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,

3) koju prouzroči usidreni ili vezani brod, odnosno koja se nanese usidrenom ili vezanom brodu,

4) koju prouzroče jedan drugome brodovi koji plove u sastavu istog teglja, odnosno u istome potiskivanom sastavu".

¹¹ Razina pažnje koja se zahtijeva u plovidbi određena je Pravilnikom o izbjegavanju sudara na moru i ona bi se mogla nazvati pažnjom dobrog pomorca. Člankom 2. tog pravilnika određeno je da se odgovornosti ne mogu osloboditi brod ili vlasnik ili zapovjednik ili posada od posljedica bilo kakva propusta u primjeni plovidbenih pravila ili mjera opreza što ih zahtijevaju uobičajeno iskustvo pomorca ili osobite okolnosti slučaja. Također je određeno da se u primjeni plovidbenih pravila treba imati na umu sve opasnosti plovidbe i sudara te posebne okolnosti, uključujući i ograničene mogućnosti tih brodova,

strane, u hrvatskom pravnom poretku uobičajeno se smatra da se za štete nastale u sportu odgovara prema pravilima o objektivnoj odgovornosti (bez obzira na krivnju). Takvo stajalište temelji se na činjenici da je sport rizična djelatnost koja po svojoj naravi predstavlja povećanu opasnost za okolinu, to prije ako se u sportu rabe i sredstva ili oprema koji sami za sebe predstavljaju stvari od povećane opasnosti za okolinu. Regatno jedrenje je bez ikakve sumnje sport kao što i jedrilica predstavlja povećanu opasnost za okolinu, pa bi trebalo primijeniti pravila o objektivnoj odgovornosti. Ipak, regatno jedrenje prvenstveno je plovidba, koja je posebno uređena pravilima Pomorskog zakonika, a prema tim se pravilima odgovara na temelju dokazane krivnje. Navedenu dvojbu trebalo bi riješiti u korist odredaba Pomorskog zakonika ako je riječ o štetama nastalim između osoba koje su sudjelovale u jedriličarskoj regati. Razlozi za to su u činjenici da su za te osobe mjerodavna pravila Pomorskog zakonika koja su u odnosu prema pravilima ZOO-a posebna, pa stoga imaju i prednost. Također, posebna pravila koja se primjenjuju na jedrenje kao sportsku djelatnost, Regatna pravila, u nekim se slučajevima pozivaju na opća pravila o plovidbi, što također daje prednost pravilima o plovidbi pred pravilima o sportu uopće. Drukčije je u slučaju šteta nastalih osobi koja ne sudjeluje na regati, odnosno ako je riječ o šteti koja nije obuhvaćena pravilima o sudaru brodova iz Pomorskog zakonika. U tom slučaju trebalo bi primijeniti pravila o odgovornosti koja se inače primjenjuju na sport kao opasnu djelatnost, pravila o objektivnoj odgovornosti.

4. ZAHTJEV ZA POPRAVLJANJE ŠTETE NASTALE NA JEDRILIČARSKIM REGATAMA

Odgovornost za štetu ne nastupa samim time što je šteta nastala. Za nastupanje odgovornosti potrebno je postaviti zahtjev usmjeren na popravlanje štete, jer do te odgovornosti ne dolazi po samom zakonu, nego samo na zahtjev na

koje mogu zahtijevati da se odstupi od plovidbenih pravila iz Pravilnika da bi se izbjegla neka neposredna opasnost. Člankom 8. Pravilnika određeno je da se svaka radnja za izbjegavanje sudara mora izvršiti kako to čini dobar pomorac. Iz tih odredba, kao i iz sudske prakse (v. npr. odluku Višeg privrednog suda Hrvatske od 24.2.1982., Uporedno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja, Prikaz sudskih presuda, br. 101-102, 1984., str. 323-324) proizlazi da je prihvaćen kriterij "dobrog pomorca".

temelju kojeg je utvrđeno da su ispunjene sve pretpostavke za odgovornost te da ne postoji poseban razlog koji isključuje odgovornost. U sportu uopće, a to vrijedi i za jedrenje, u mnogobrojnim slučajevima nastanka štete nitko za nju ne odgovara, jer često onaj tko bi bio ovlašten za to ne zahtijeva popravljavanje ili ako se zahtjev i podnese, neće biti osnovan zbog rizičnosti jedrenja, i s tim u svezi vrijedi da svaki koji se bavi sportom dobrovoljno mora trpjeti određene štete.

Pravo na popravljavanje štete za koju postoji odgovornost ostvaruje se putem zahtjeva. Ako odgovorna osoba ne postupi dobrovoljno po zahtjevu, tražbina koja proizlazi iz odnosa odgovornosti za štetu može se ostvariti prisilnim putem u obliku tužbe koju je potrebno podnijeti sudu prije isteka zastarnog roka.¹² Prema općim pravilima, zahtjev za popravljavanjem štete zastarijeva u subjektivnom roku od tri godine, koji počinje teći od oštećenikova saznanja za štetu i počinitelja, s time da ne može biti duži od pet godina od nastanka štete.¹³ Međutim, Pomorski zakonik glede šteta koje se kvalificiraju kao sudar brodova u smislu odredaba tog zakonika sadržava odredbu o posebnom zastarnom roku. Na temelju odredbe čl. 757/1. Pomorskog zakonika, zahtjev za tražbinom nastalom iz sudara brodova zastarijeva dvije godine od sudara kao trenutka nastanka štete. Za razliku od ZOO-a, Pomorski zakonik nema subjektivni zastarni rok, nego samo objektivni. Kako se za odgovornost za štetu nastalu na regatama primjenjuju pravila Pomorskog zakonika, tako se i glede zastare primjenjuje objektivni dvogodišnji rok koji počinje teći od nastanka štete.

Sudionici jedriličarskih regata pristajanjem na sudjelovanje u regati pristali su i na ograničenje glede podizanja zahtjeva koje je postavljeno Regatnim pravilima Međunarodnog jedriličarskog saveza (dalje: Regatna pravila) priznatim od Hrvatskog jedriličarskog saveza.¹⁴ Naime, tim je pravilima određeno da se sudionici u regatama obvezuju ne podnositi zahtjev sudu u svezi sa slučajem nastalim na jedriličarskoj regati sve dok se ne iscrpi pravni put predviđen

¹² Zahtjev postavljen nakon isteka zastarnog roka moći će se također ostvariti prisilnim putem ako odgovorna osoba ne postavi prigovor zastare (čl. 214. st. 3. ZOO).

¹³ V. čl. 230. ZOO.

¹⁴ Riječ je o sudionicima jedriličarskih regata koje se organiziraju unutar sustava Međunarodnog jedriličarskog saveza (International Sailing Federation, ISAF) i njegovih članica - nacionalnih jedriličarskih saveza te bi se moglo kazati da je riječ o gotovo svim organiziranim jedriličarskim regatama.

Regatnim pravilima.¹⁵ Ta odredba ipak ne može derogirati odredbe o zastari iz ZOO-a koje su po svojoj naravi kogentne odredbe. Propuštanje podnošenja zahtjeva usmjerenog na popravljanje štete u roku dviju godina od nastanka štete zbog čekanja na završetak pravnog puta predviđenog Regatnim pravilima dovest će do nastupanja zastare. Poduzimanje radnji pred tijelima jedriličarske organizacije nisu radnje koje dovode do prekida ili zastoja zastare (razlozi za prekid i zastoj zastare taksativno su navedeni u ZOO-u, čl. 235.-244., i između njih nema nijednog pod koji bi se moglo podvesti poduzimanje radnji pred tijelom koje nije sud ni drugo nadležno državno tijelo). Odredbe o zastari i duljini trajanja zastarnog roka kogentne su odredbe koje se ne mogu promijeniti voljom stranaka i one ne podliježu bilo kojim raspolaganjima koja bi dovela u pitanje njihovu primjenu. Odredbe Regatnih pravila koje po svojoj naravi pripadaju u skupinu autonomnih pravnih pravila¹⁶ ne mogu derogirati ili mijenjati odredbe o zastari.

5. OSVRT NA PRETPOSTAVKE ODGOVORNOSTI ZA ŠTETU

Odgovornost za štetu nastupit će bude li na temelju zahtjeva usmjerenog na popravljanje štete utvrđeno da su ispunjene sve pretpostavke za odgovornost, a da pritom ne postoji poseban razlog koji isključuje odgovornost na koji se pozvala potencijalno odgovorna osoba. Opće pretpostavke odgovornosti za štetu utvrđene su odredbama ZOO-a, a uz opće pretpostavke za pojedine slučajeve odgovornosti mogu biti propisane i posebne pretpostavke, kao što je Pomorskim zakonikom i učinjeno. Odgovornost za štetu nastupit će ako su kumulativno ispunjene sljedeće pretpostavke: postojanje štetnika i oštećenika, postojanje štetne radnje, nastanak štete, postojanje uzročne veze između štetne radnje i štete te protupravnost.

5.1. Subjekti - oštećenik i štetnik

U slučaju šteta nastalih na jedriličarskim regatama, kao i u ostalim slučajevima nastanka štete, oštećenik je svaka osoba koja je pretrpjela štetu, bilo

¹⁵ Tako je određeno pravilom br. 3(c) Regatnih pravila.

¹⁶ V. *infra*, 6.2. Uloga jedriličarskih Regatnih pravila u ocjeni protupravnosti.

imovinsku (npr. štetu na jedrilici i opremi, ili su joj izazvani troškovi, ili joj je izmakla neka korist koju bi inače stekla), bilo neimovinsku (štetu na osobnim dobrima, u pravilu se radi o ozljedama). Oštećenik može biti svaki pravni subjekt jer za svojstvo oštećenika nije potrebno imati neko posebno svojstvo osim pravne sposobnosti. Radi li se o šteti na jedrilici odnosno opremi, oštećenik će biti vlasnik, fizička ili pravna osoba, odnosno ako je riječ o izazvanim troškovima ili izmakloj koristi, oštećenik će biti osoba koja ih je pretrpjela ili joj je korist izmakla. Na jedriličarskim regatama neimovinsku štetu u pravilu mogu pretrpjeti samo fizičke osobe. Načelno i pravna osoba može pretrpjeti neimovinsku štetu, ali na jedriličarskim regatama ipak je to teško zamislivo, osim ako bi došlo do povrjede ugleda pravne osobe. Premda za položaj oštećenika nije potrebno nikakvo posebno svojstvo, dovoljna je pravna sposobnost, za ostvarivanje prava koja proizlaze iz položaja oštećenika putem zahtjeva potrebna je parnična sposobnost, što znači ujedno i poslovna sposobnost.¹⁷ Oštećenik koji nije poslovno sposoban neće moći samostalno uputiti zahtjev, nego će to morati učiniti putem svojeg zakonskog zastupnika ili skrbnika.¹⁸

Štetnik odnosno odgovorna osoba za štete nastale na jedriličarskim regatama određen je odredbama Pomorskog zakonika. Tim je zakonikom određeno (čl. 749. i 750.) da za imovinske štete nastale zbog sudara brodova ili radnjom izjednačenom sa sudarom brodova odgovara brod.^{19,20} Brodom se smatra kako

¹⁷ Parnična sposobnost i posljedice njezina nedostatka uređene su Zakonom o parničnom postupku, čl. 79. i 80. (ZPP, NN 53/91., 91/92., 112/99., 88/01. i 117/03.).

¹⁸ Stjecanje poslovne sposobnosti uređeno je čl. 18. ZOO. Poslovna sposobnost stječe se po samom zakonu u pravilu punoljetnošću (navršavanjem 18. godine života), a pravne osobe poslovnu sposobnost stječu, u pravilu, danom nastanka.

¹⁹ Članak 749. st. 1. t. 2. Pomorskog zakonika sa štetom nastalom sudarom izjednačuje i 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". O nekim problemima vezanim uz određivanja pojma sudara brodova v. *Filipović, V.*: Naknada štete kod sudara brodova, *Uporedno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja*, 105-106/1985., str. 99 *et seq.*

²⁰ Članak 749. Pomorskog zakonika glasi:

(1) Odredbe ove glave Zakonika primjenjuju se na odgovornost za štetu:

1) koju su brod, osobe na brodu ili stvari na brodu pretrpjeli zbog sudara brodova,
2) 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,

vlasnik broda, tako i brodar odnosno osoba koja je u trenutku nastale štete bila u posjedu broda radi ostvarivanja plovidbenog pothvata.²¹ Plovidbeni pothvat sastoji se od sudjelovanja u jedriličarskoj regati, pa bi pod odgovornosti broda trebalo smatrati osobu koja je organizirala i koja je odgovorna za nastup broda (jadrilice) na regati, a u praksi je to često ujedno i osoba koja upravlja jadrilicom.

Radi li se o šteti koja se sastoji od tjelesne ozljede ili smrti, kao i šteti na stvarima izvan broda, do koje nije došlo sudarom brodova u smislu čl. 749. Pomorskog zakonika, uz vlasnika broda i brodara odgovorna je i osoba koja je upravljala brodom u trenutku nastanka štete. Ako bi jadrilica bila protupravno oduzeta, njezin vlasnik i brodar bili bi oslobođeni odgovornosti, a uz osobu koja je upravljala jadrilicom u trenutku nastanka štete odgovarala bi i osoba koja je protupravno oduzela jadrilicu.

Za nastalu štetu odgovara samo osoba koja je deliktno sposobna. Nisu deliktno sposobne osobe koje nisu kadre shvatiti značenje svojeg postupanja i njegove posljedice (nesposobne su za rasuđivanje), djeca do navršene sedme godine života te djeca od sedme do četrnaeste godine, osim ako se dokaže da su bila sposobna za rasuđivanje (čl. 1050. i 1051. ZOO). U hrvatskom pravnom poretku postoji oboriva presumpcija da su deliktno sposobne sve osobe koje imaju navršene četrnaest godina (za djecu od navršene sedme do četrnaeste godine postoji oboriva presumpcija da nisu sposobna za rasuđivanje, čl. 1051.

3) koju prouzroči usidreni ili vezani brod, odnosno koja se nanese usidrenom ili vezanom brodu,

4) koju prouzroče jedan drugome brodovi koji plove u sastavu istog teglja, odnosno u istome potiskivanom sastavu.

(2) Za odgovornost za štetu koja je pri sudaru brodova prouzročena radioaktivnim svojstvima, ili istodobno radioaktivnim i otrovnim svojstvima, odnosno eksplozivnim ili drugim opasnim svojstvima nuklearnog goriva, ili radioaktivnim svojstvima proizvoda ili otpada, primjenjuju se odredbe članka 824. - 840. ovoga Zakonika.

Članak 750. Pomorskog zakonika glasi:

(1) Za štete u slučajevima navedenim u članku 749. ovoga Zakonika odgovara brod, odnosno brodovi za koje se dokaže da je njihovom krivnjom šteta prouzročena.

(2) Pod odgovornošću broda razumijeva se odgovornost vlasnika broda i brodara.

²¹ Pojam brodara definiran je čl. 5. t. 32. Pomorskog zakonika kako slijedi: "32) *brodar* jest fizička ili pravna osoba koja je kao posjednik broda nositelj plovidbenog pothvata, s tim što se pretpostavlja, dok se ne dokaže protivno, da je brodar osoba koja je u upisnik brodova upisana kao vlasnik broda".

ZOO). Ta se presumpcija može obarati ako se dokaže da u trenutku nastanka štete štetnik nije bio sposoban za rasuđivanje, bilo zbog duševne bolesti ili zaostalog umnog razvoja ili je pak bio u stanju prolazne nesposobnosti za rasuđivanje u kojem se nije našao svojom krivnjom. Na jedriličarskim regatama razmjerno često nastupaju djeca mlađa od 14 godina, pa čak i u svojstvu kormilara,²² čime dolaze u položaj da mogu izazvati štetu, u kojim se slučajevima javlja pitanje odgovornosti. Iako za štetu mogu biti odgovorni i malodobnici koji nemaju poslovnu sposobnost - djeca starija od 14 godina odnosno djeca starija od 7 godina ako se dokaže da su bila sposobna za rasuđivanje, uz njih će često odgovarati i druge osobe koje nad njima imaju nadzor. To su u prvom

²² Na organiziranim jedriličarskim regatama mogu nastupati djeca s navršениh sedam godina. U skladu s pravilima ISAF i Hrvatskog jedriličarskog saveza (HJS), koja su sadržana u Pravilniku o zvanjima u jedrenju Hrvatskog jedriličarskog saveza (<http://www.hjs.hr/images/stories/doc/Pravilnik%20o%20zvanjima.doc>), na regatama mogu nastupati osobe u svojstvu pripravnika jedriličara ili one koje imaju stečeno jedriličarsko zvanje. Pripravnici su svi jedriličari s navršениh 7 godina i oni mogu sudjelovati na regatama kao članovi posade na jedrilicama tipa krstaš. Osobe koje imaju stečeno jedriličarsko zvanje mogu imati svojstvo kormilara, a jedriličarsko zvanje također se može steći s navršениh 7 godina. Jedriličarska zvanja su sljedeća:

- *jedriličar kadet* temeljno je jedriličarsko zvanje koje može steći jedriličar stariji od 7 godina koji je položio odgovarajući ispit i tim se zvanjem može upravljati na regatama u svojstvu kormilara na jedrilicama klase Optimist, a kadet može biti i član posade na jedrilicama dvosjedima i krstašima.

- *jedriličar mornar* je zvanje koje mogu steći stariji od 12 godina, uz položen ispit za zvanje jedriličar kadet, i jedriličarski staž od barem jedne godine uz 10 nastupa na regatama u zvanju kadet. Tim se zvanjem može upravljati na regatama u svojstvu kormilara na jedrilicama jednosjedima i biti član posade na jedrilicama dvosjedima i krstašima;

- *jedriličar kormilar* može biti osoba starija od 15 godina, uz položen ispit za jedriličara kormilara, te jedriličarski staž od barem jedne godine u zvanju jedriličar mornar, uz 20 nastupa na regatama sa zvanjem mornar. Jedriličar kormilar može upravljati na regatama u svojstvu kormilara na svim natjecateljskim jedrilicama;

- *jedriličar kapetan* može biti jedriličar stariji od 25 godina i s jedriličarskim stažem od pet godina u zvanju jedriličar kormilar te ako ima ovlast za mornara motorista i 50 nastupa na regatama sa zvanjem kormilar, od kojih minimalno 30 u svojstvu kormilara.

Uz navedena zvanja postoji i počasna titula *jedriličar komodor* koju mogu steći jedriličari nakon navršениh 55 godina života i 30 godina aktivnog rada u jedriličarskom sportu. Ta se titula dodjeljuje prema odluci Izvršnog odbora Hrvatskog jedriličarskog saveza a potvrđuje se na Skupštini Saveza.

redu njihovi roditelji,²³ ali umjesto roditelja to mogu biti i druge osobe, i to one koje su organizirale i koje su odgovorne za nastup na regati. Jedriličari koji nisu deliktno sposobni uopće ne odgovaraju za štetu, ali umjesto njih odgovaraju njihovi zakonski zastupnici odnosno oni koji su organizirali i koji su odgovorni za nastup na regati.

5.2. Štetna radnja

Štetna radnja je svaki čin ili propust koji uzrokuje štetu na strani oštećenika.²⁴ Štetna radnja samo je čin ili propust neke osobe te štetna radnja ne može biti prirodni događaj.²⁵ Na jedriličarskim regatama štetna je radnja svako djelovanje, ili propuštanje dužnog djelovanja, koje je dovelo do štete. Štetna je radnja manevar kojim se uzrokuje sudar jedrilica (tj. šteta koja je u skladu s čl. 749. Pomorskog zakonika izjednačena sa sudarom) kao i nepoduzimanje manevra koji rezultira istim. Primjerice, jedrilica koja je na lijevim uzdama (koja plovi s vjetrom s lijeve strane, tj. glavno se jedro nalazi na/prema desnom boku) mora se uklanjati jedrilici na desnim uzdama (kojoj vjetar dolazi s desne strane, tj. glavno jedro se nalazi na/prema lijevom boku)²⁶ i ako propusti ukloniti se te to uzrokuje štetu, radi se o štetnoj radnji. Kako je štetna radnja samo jedna od pretpostavki odgovornosti koja mora biti kumulativno ispunjena zajedno sa svima drugima, tako neće svaka štetna radnja izazvati odgovornost za štetu. Ako je radnja koja je uzrokovala štetu dopuštena, neće doći do odgovornosti za štetu. Takav bi slučaj na jedriličarskoj regati bio kad jedrilica koja je stekla pravo puta ne ostavi prostor za uklanjanje drugoj jedrilici koja ga je izgubila pa zbog toga ta druga jedrilica udari u prvu. Bez obzira na to što je šteta nastala

²³ Za svoju djecu do sedme godine roditelji odgovaraju bez obzira na svoju krivnju (objektivna odgovornost), a za svoju djecu do navršene punoljetnosti roditelju odgovaraju po načelu presumirane krivnje (subjektivna odgovornost), v. čl. 1056. ZOO.

²⁴ V. Klarić, *Vedriš*, o.c., str. 586.

²⁵ V. Stipković, Z.: *Protupravnost kao pretpostavka odgovornosti za štetu*, Zagreb, 1991., str. 12.

²⁶ Pravilo "desnih uzdi" temeljno je pravilo plovidbe za izbjegavanje sudara jedrilica i kao takvo određeno je i Pravilnikom o izbjegavanju sudara na moru (čl. 12.), Konvencijom o međunarodnim pravilima za sprječavanje sudara na moru - IRPCAS (čl. 12.) i Regatnim pravilima (pravilo br. 10).

udarcem druge jedrilice u prvu, ako prva jedrilica nije ostavila drugoj ni prostor ni vrijeme potrebno za manevar izbjegavanja, neće doći do odgovornosti potonje.²⁷

5.3. Šteta

Pojam štete definiran je u hrvatskom pravnom poretku u čl. 1046. ZOO. Po toj definiciji šteta je umanjenje nečije imovine, sprječavanje povećanja nečije imovine (to su imovinske štete) i povrjeda prava osobnosti (neimovinska šteta). Na temelju te zakonske odredbe šteta se dijeli po dva kriterija ovisno o tome na čemu se odražava odnosno kako djeluje. Ako se šteta odražava na imovini, naziva se imovinska šteta te može na imovini djelovati tako da se ona smanji, pa se radi o običnoj šteti (*damnum emergens*), ili pak tako da se ne stekne korist koja bi bila stečena da nije bilo štetne radnje, pa se radi o izmakloj koristi (*lucrum cessans*). Ako se šteta ne odražava na imovini, nego na nekom priznatom osobnom, neimovinskom dobru, tada je ta šteta neimovinska šteta.²⁸ Opće odredbe o šteti primjenjuju se i na štete nastale u plovidbi, pa tako i na štete nastale na jedriličarskim regatama. Ipak, potrebno je napomenuti da u Pomorskom zakoniku postoji posebna odredba kojom se određuje da se pri šteti prouzročenoj sudarom brodova nadoknađuje i izmakla korist ("izmakli dobitak") bez obzira na stupanj krivnje.²⁹ Ta je odredba u skladu s općim pravilima odgovornosti iz ZOO-a, i moglo bi se kazati da je i suvišna jer i prema općim pravilima postoji

²⁷ U temeljna pravila plovidbe pripada i dužnost izbjegavanja sudara, pa i u slučaju kad se ima prednost puta. Prema odluci *Jaladhir* engleskog Admiralty Division od 31.5.1961., kod križanja kurseva dužan je i brod koji ima prednost na vrijeme poduzeti mjere da se spriječi sudar, uključujući poduzimanje manevra i davanje znakova upozorenja. Ako tako ne postupi, snosi dio odgovornosti za štetu. V. Poredbeno pomorsko pravo, Prikaz sudskih presuda, br.12, 1961., str. 48-49.

²⁸ ZOO u čl. 1046. kao da čini razliku u definiranju imovinske i neimovinske štete na način kao da je imovinska šteta ona koja nastaje na objektu imovinskog prava, a neimovinska sama povrjeda subjektivnog neimovinskog prava (prava osobnosti). Čini se da je ipak riječ samo o nedosljednom nazivlju, jer štetu uistinu čini protupravna povrjeda tuđeg subjektivnog prava koja se može očitovati kao zadiranje u objekt tog prava ili kao miješanje (ograničavanje ili isključivanje) u izvršavanja prava glede objekta tog prava (kao objekta imovinskog prava, tako i osobnog dobra kao objekta neimovinskog prava).

²⁹ V. čl. 753. Pomorskog zakonika.

obveza nadoknade izmakle koristi bez obzira na stupanj krivnje (čl. 1089. ZOO). Uvrštavanje posebne odredbe o obvezi naknade izmakle koristi čini se da je posljedica rasprava o pravilima o odgovornosti za štetu nastalu sudarom brodova na otvorenom moru.³⁰

Tipičan primjer imovinske obične štete bila bi, primjerice, šteta nastala na jedrilici i opremi ili pak troškovi liječenja ozlijeđenog člana posade. Izmakla korist bila bi ona koja nastane jer jedrilica nije mogla nastupiti na nekoj regati koja bi joj donijela neku korist da je nastupila ili pak propadne već dogovorena marketinška kampanja. Neimovinska šteta nastala bi samim neovlaštenim zadiranjem u tjelesni ili duševni integritet, primjerice ozljeđivanjem tijela ili narušavanjem natjecateljskog ugleda i sl. Prema pravilima našeg pozitivnog prava, za odgovornost je dovoljno već neovlašteno zadiranje u osobno dobro, bez obzira na to je li ono prouzročilo bol. Bol je samo subjektivna posljedica zadiranja u osobno dobro, koja će imati utjecaj na određivanje visine naknade kojom se popravlja neimovinska šteta,³¹ ali i ozljede koje ne uzrokuju bol odnosno uzrokuju bol niskog intenziteta izazivaju odgovornost za štetu.

5.4. Uzročna veza između štetne radnje i štete

Uzročna veza (kauzalni neksus) između štetne radnje i štete daljnja je pretpostavka odgovornosti za štetu. Do odgovornosti će doći samo ako je štetna radnja uzrok nastale štete. Kao pretpostavka odgovornosti štetna radnja određena je čl. 1045. st. 1. ZOO (“Tko drugome *prouzroči* štetu dužan je naknaditi je...”). U velikom broju slučajeva relativno je jednostavno štetnu radnju i štetu dovesti u vezu, ali to neće biti uvijek tako jer može postojati više uzroka nastanka štete. Šteta može nastati kao posljedica više uzroka od kojih je svaki sam za sebe mogao uzrokovati cijelu štetu ili svaki od njih uzrokuje dio štete, a svi zajedno cijelu, pa se tako može raditi o alternativnim ili kumulativnim uzrocima.³² Hipotetičan uzrok je onaj koji nastupi nakon uzroka

³⁰ O raspravama o tom problemu v. *Filipović, V.*: Naknada štete kod sudara brodova, Uporedno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja, 105-106/1985., str. 100.

³¹ Slično *Baretić, M.*: Povreda prava na slobodu, u: *Klarić, P.* (ur.): Odgovornost za neimovinsku štetu zbog povrede prava osobnosti, Zagreb, 2006., str. 174.

³² *V. Gliha, I.*: Mjerodavno pravo za izvanugovornu odgovornost za štetu nastalu u sportu s posebnim osvrtom na skijanje, Zagreb, 1990., str. 14-15.

koji je već prouzročio istu štetu pa on ne dovodi do štete samo zato što je prije njega već drugi prouzročio istu štetu.³³ Uzročna veza je pretpostavka odgovornosti i kao takva mora biti utvrđena. Pri utvrđivanju može doći do poteškoća upravo u slučajevima kad je štetu moglo prouzročiti više uzroka. U hrvatskom pravnom poretku nema izričitog odgovora na pitanje kako utvrditi da je neki od više događaja povezan sa štetom tako da je ta veza pravno relevantna. U tom utvrđivanju je nesporno da mora postojati neprekinuta veza između uzroka (štetne radnje) i štete te da se kao uzrok uzima u obzir samo ljudska radnja odnosno ono što je s ljudskom radnjom izjednačeno.³⁴ Pravna doktrina pokušala je dati odgovor na to pitanje te je pritom nastalo više teorija od kojih su vodeće adekvacijska teorija i teorija *ratio legis* uzročnosti.³⁵ Prema adekvacijskoj teoriji, koja je čini se najprihvaćenija u sudskoj praksi, u pravno relevantnu vezu sa štetom dovodi se ona štetna radnja (uzrok) koja je tipična za nastanak konkretne štete. Tako se utvrđuje je li štetna radnja takva da se može objektivno očekivati da će izazvati konkretnu štetu.³⁶ Prema teoriji *ratio legis* uzročnosti, koju je u nekim slučajevima primjenjivao Vrhovni sud Republike Hrvatske,³⁷ pravno relevantna je ona uzročnost koja polazi od štetne radnje koja je ujedno povrjeda određenog pravnog pravila i koja se stoga smatra uzrokom pretrpljene štete na temelju te iste odredbe.³⁸

U slučaju odgovornosti za štete nastale na jedriličarskim regatama, s obzirom na to da se odgovara na temelju dokazane krivnje, teret dokaza u pravilu leži na oštećeniku te će on morati dokazati da je određena štetna radnja uzrokovala određenu štetu.³⁹

³³ *Ibid.*

³⁴ Slično i Klarić, Vedriš, o.c., str. 595-596; Stipković, o.c., str. 19.

³⁵ Više v. Gliha, I., Baretić, M., Nikšić, S.: Pure Economic Loss in Croatian Law, u: Bussani, M. (ur.): European Tort Law - Eastern and Western Perspectives, Berne, 2007., str. 260-263; Stipković, o.c., str. 17-20.

³⁶ Stipković, o.c., str. 18.

³⁷ V. Gliha, Baretić, Nikšić, o.c., str. 261. Crnić, I.: Zakon o obveznim odnosima s opsežnom sudskom praksom, Zagreb, 2002., str. 147.

³⁸ Gliha, Baretić, Nikšić, o.c., str. 260; Stipković, o.c., str. 18.

³⁹ U hrvatskom pravnom poretku prema općem pravilu ako se radi o opasnoj stvari odnosno opasnoj djelatnosti, a jedrenje kao sport bez sumnje jest opasna djelatnost kao što je i sama jedrilica stvar koja predstavlja povećanu opasnost za okolinu, uzročna veza se presumira te će štetnik morati dokazati da njegovo ponašanje nije uzrokovalo štetu. Oboriva presumpcija po kojoj je šteta uzrokovana opasnom stvari odnosno opasnom

5.5. Protupravnost

Samo one štetne radnje koje su protupravne izazvat će odgovornost za štetu. Protupravnost načelno označuje ponašanje koje je suprotno pravilima određenog pravnog poretka.⁴⁰ U smislu pretpostavke odgovornosti za štetu protupravnost označuje ponašanje kojim se povrjeđuju interesi zaštićeni građanskim pravom, odnosno nepodudarnost određenog ponašanja s određenim pravilom prema kojem se to ponašanje prosuđuje.⁴¹ U općim pravilima o odgovornosti za štetu u našem pravnom poretku protupravnost se nigdje izričito ne navodi kao pretpostavka odgovornosti, ali je ipak njezina uloga pretpostavke odgovornosti za štetu gotovo općeprihvaćena.⁴² Protupravnost kao pretpostavka odgovornosti za štetu u našem pravu proizlazi iz općeg načela postavljenog u čl. 8. ZOO, zabrane prouzročenja štete (*neminem laedere*). U skladu s tim načelom već se samim nanošenjem štete načelno postupa protivno pravilima pravnog poretka, pa time i protupravno. Iznimno, ponašanje koje uzrokuje štetu neće biti protupravno ako postoje zakonom određena ograničenja kojima se načelo *neminem laedere* ograničava odnosno ako postoje posebni razlozi za isključenje protupravnosti. Promatrajući načelo zabrane prouzročenja štete s aspekta potencijalnog oštećenika, uočava se njegov interes da mu šteta ne nastane, pa se ponašanjem koje uzrokuje štetu povrjeđuje taj njegov interes zaštićen pravom, što također upućuje na protupravnost kao pretpostavku odgovornosti.

djelatnošću postavljena je čl. 1063. ZOO. Ipak, za slučaj šteta na jedriličarskim regatama, teret dokaza leži na oštećeniku jer je odredbom čl. 750. i 755. Pomorskog zakonika određeno da se za štetu u slučaju sudara brodova (i s njim izjednačenih događaja) odgovara na temelju dokazane krivnje.

⁴⁰ Protupravnost u navedenom smislu je objektivna protupravnost, dok protupravnost u subjektivnom smislu označuje skrivljenost, tj. postoji li krivnja za štetu. Tzv. puna protupravnost sadržava oba elementa, kako objektivni, tako i subjektivni, ali puna protupravnost kao pretpostavka odgovornosti za štetu nije potrebna u svim slučajevima, nego samo kod subjektivne odgovornosti. Objektivna protupravnost uvijek je pretpostavka odgovornosti za štetu.

⁴¹ *Stipković, o.c.*, str. 62-63.

⁴² Neka razmišljanja o eventualnoj neopravdanosti protupravnosti kao pretpostavke odgovornosti za štetu v. *Nikšić, S.*: Povreda prava na duševni integritet, u: *Klarić, P.* (ur.): *Odgovornost za neimovinsku štetu zbog povrede prava osobnosti*, Zagreb, 2006., str. 219-220.

Ponašanje kojim se drugome nanosi šteta ipak nije uvijek protupravno. U društvu postoji niz situacija u kojima nije društveno opravdano da onaj tko je štetu uzrokovao za nju i odgovara, drugim riječima u kojima je postupanje koje uzrokuje štetu društveno odgovarajuće (socijalno adekvatno). Međutim, ne može se proizvoljno određivati koje su to situacije, nego se radi samo o onim slučajevima kad je propisom određeno da je dopušteno ponašanje kojim se drugome nanosi šteta, pa se za takve slučajeve navodi da su oni razlozi za isključenje protupravnosti. Razlozi za isključenje protupravnosti sadržani su u mnogobrojnim propisima, a oni koji su posebno zanimljivi kod šteta nastalih na jedriličarskim regatama jesu ponašanja koja su vezana uz otklanjanje posljedica prethodnog protupravnog ponašanja. Jedan od tih razloga je dopuštena samopomoć. Svatko će biti ovlašten na ponašanje kojim će otkloniti opasnost koja neposredno prijeti i neće odgovarati za štetu koja pritom nastane osobi koja je opasnost izazvala ako su kumulativno ispunjene sljedeće pretpostavke: postupanje služi za otklanjanje opasnosti koja neposredno prijeti, konkretna zaštita je nužna i način otklanjanja opasnosti odgovara prilikama u kojima nastaje opasnost (pravo na samopomoć).⁴³

Daljnji slučaj u kojem će biti isključena protupravnost jest postupanje u krajnjoj nuždi kad se od sebe ili drugoga otklanja istodobna i neskrivljena opasnost, a šteta koja je takvim postupanjem učinjena manja je od one koja je prijetila.⁴⁴ Za razliku od dopuštene samopomoći, u kojem se slučaju izvršava subjektivno pravo - pravo na samopomoć, postupanje u krajnjoj nuždi nije izvršavanje subjektivnog prava jer pravo na krajnju nuždu ne postoji, nego je to stanje (krajnja nužda) samo opravdanje za određeno postupanje.⁴⁵ Opasnost može biti izazvana od druge osobe (ali ne u obliku napada), ali se može raditi o opasnosti koja ima uzrok u naravnim (prirodnim) silama. Kako se jedri pomoću naravnih sila, uspješnost jedrenja ovisi o njihovu kontroliranju, pa ako ih se ne kontrolira dovoljno, naravne sile razmjerno često izazivaju situacije koje dovode do potrebe za postupanjem u nuždi. Premda postupanje u krajnjoj nuždi nije protupravno, ipak će doći do odgovornosti za štetu. Oštećeni će moći zahtijevati popravljavanje štete od osobe koja je izazvala nastanak opasnosti (ako

⁴³ Pretpostavke za dopuštenu samopomoć određene su u čl. 1053. ZOO.

⁴⁴ Kao i nužna obrana, i krajnja nužda definirana je u Kaznenom zakonu (čl. 30. st. 1.) te se tako definirani pojam primjenjuje i glede isključenja protupravnosti kod odgovornosti za štetu.

⁴⁵ V. Klarić, *Vedriš*, o.c., str. 601.

takva osoba postoji) ili od osobe od koje je otklonjena opasnost, ali će u tom slučaju odgovornost te osobe biti ograničena do visine koristi koju je imala od postupanja u krajnjoj nuždi (čl. 1052/2. ZOO).

6. PROTUPRAVNA POSTUPANJA NA JEDRILIČARSKIM REGATAMA

6.1. Uopće

Pri određivanju protupravnosti postavlja se u svakom konkretnom slučaju pitanje koja se pravila pravnog poretka uzimaju u obzir. Jedrenje je u pravnom poretku normirano kao djelatnost plovidbe, ali i kao sport, i na temelju jednih i drugih normi ocjenjivat će se protupravnost ponašanja. Pravila kojima se uređuje plovidba i natjecateljsko jedrenje različita su po naravi i po rangu. Sve osobe koje sudjeluju u plovidbi moraju se pridržavati pravila o sigurnoj i urednoj plovidbi (čl. 64. Pomorskog zakonika) koja su sadržana u Pravilniku o izbjegavanju sudara na moru kad se radi o plovidbi teritorijalnim morem, a ako se radi o plovidbi na otvorenom moru, u Konvenciji o međunarodnim pravilima za sprječavanje sudara na moru (*IRPCAS*). Svako ponašanje koje je protivno tim pravilima protupravno je ponašanje. Uz ta pravila kojima se uređuje izbjegavanje sudara, regatno jedrenje normirano je i posebnim sportskim pravilima koja ne potječu od državnih tijela. Riječ je o posebnim pravilima za jedriličarske regate Međunarodne jedriličarske federacije (*ISAF*) priznatim od nacionalnih jedriličarskih saveza, pa i Hrvatskog jedriličarskog saveza. S obzirom na to da je riječ o pravilima koja nisu donesena u zakonodavnoj proceduri, postavlja se pitanje obvezuju li ona i ako obvezuju, koga, odnosno jesu li dio pravnog poretka tako da se ponašanje protivno njima ocjenjuje protupravnim.

6.2. Uloga jedriličarskih Regatnih pravila u ocjeni protupravnosti

Za plovidbu postoje posebna pravila koja donosi javna vlast i koja se odnose na sve koji plove. Ta pravila ne uređuju posebne situacije koje nastaju u plovidbi radi jedriličarskog natjecanja, a tome nisu ni namijenjena. Pravila kojima se uređuje natjecateljsko jedrenje pripadaju kategoriji pravila koja uređuju sportske igre (sportska pravila). Normiranje sportskih igara nije od primarnog

interesa javne vlasti i s gledišta države radi se o supsidijarnoj djelatnosti koju država prepušta odgovarajućim sportskim organizacijama koje je priznala kao nacionalne saveze za pojedini sport.⁴⁶ Priznati nacionalni sportski savezi su oni koji su članovi Hrvatskog olimpijskog odbora (HOO),⁴⁷ a za jedrenje je to Hrvatski jedriličarski savez. Regatno jedrenje tako je u Hrvatskoj uređeno Pravilima Hrvatskog jedriličarskog saveza odnosno pravilima koje je on priznao s obzirom na to da mu je javna vlast to prepustila. Regatna pravila mogu se primijeniti na način da derogiraju opća pravila samo unutar kruga onih koji se dobrovoljno bave regatnim jedrenjem. Izvan tog kruga ona se ne mogu primijeniti, pa ni derogirati pravila o plovidbi koje je donijela država. Pripadnici kruga u kojem se primjenjuju Regatna pravila određuju se kroz činjenicu dobrovoljnog sudjelovanja u regati iz sustava jedriličarskog saveza. Rješavanje odnosa nastalih u svezi sa sportom s gledišta države također je supsidijarna djelatnost, pa se oni ponajprije rješavaju unutar struktura nacionalnog sportskog saveza, a tek ako se to ne uspije, takav će odnos doći pred tijela javne vlasti. U jedriličarskim Regatnim pravilima (pravilo br. 3) postoji i izričita odredba koja sudionike u regatama obvezuje da sve slučajeve nastale u svezi s regatom u prvom redu moraju rješavati unutar struktura jedriličarskog saveza sve dok ne iscrpe sva pravna sredstva iz te strukture, a tek nakon toga ostaje zahtijevanje državne zaštite.

Budu li ipak tijela javne vlasti uključena u rješavanje odnosa iz sportskih slučajeva, konkretno jedriličarskih, postavlja se pitanje koja je pravna narav sportskih pravila, tj. jedriličarskih Regatnih pravila i, dalje, trebaju li ih, i smiju li ih, tijela javne vlasti primijeniti. Nesporno je, naime, da Regatna pravila (kao i sportska pravila ostalih sportova) ne pripadaju kategoriji propisa. Ali, također

⁴⁶ Kako je riječ o supsidijarnoj djelatnosti normiranje, koje država u pravilu prepušta odgovarajućim sportskim organizacijama, tako se i u svezi s tom djelatnosti opća pravila pravnog poretka primjenjuju također supsidijarno u odnosu na sportska pravila. Više v. *Krogmann, M.:* Grundrechte im Sport, Berlin, 1998., str. 24-26.

⁴⁷ Hrvatski olimpijski odbor najviša je nacionalna sportska udruga koja je nevladina, ali koje je djelovanje određeno na temelju Zakona o športu. Tim je zakonom HOO zadužen za brigu o funkcioniranju sporta kao djelatnosti od interesa za Republiku Hrvatsku. Između ostalog, prema odredbama čl. 49.-51. Zakona o športu, Hrvatski olimpijski odbor zadužen je za stvaranje uvjeta za nesmetan razvoj sporta u Republici Hrvatskoj, za provođenje brige o primjeni međunarodnih sportskih pravila i za donošenje akata u svezi s njihovom primjenom.

je nesporno da uz propise postoje i drugi dopunski oblici u kojima se javljaju pravna pravila,⁴⁸ kao i autonomni izvori prava kojima ograničeni krug osoba samouređuje pojedine odnose. Jedriličarska Regatna pravila, a to vrijedi i za sportska pravila bilo kojeg sporta, pripadaju u kategoriju autonomnog prava. Time ne mogu imati učinak univerzalne obveze njihova poštovanja, nego obvezuju samo one koji pristanu (izričito, prešutno ili konkludentno) biti njima obvezani. Daljnje je pitanje hoće li tijela javne vlasti primijeniti sportska pravila kad uređuju ponašanja koja nisu u skladu s odredbama propisa ili su im čak i suprotna, kao što Regatna jedriličarska pravila za neke slučajeve imaju suprotna pravila od onih iz Pravilnika o izbjegavanju sudara na moru.

Iz tih razloga potrebno je odrediti mjesto Regatnih jedriličarskih pravila (sportskih pravila) u pravnom sustavu. U pravnoj literaturi i judikaturi postoje različiti pokušaji određivanja pravne naravi sportskih pravila.⁴⁹ Svi ti pokušaji polaze od činjenice da sportska pravila donose sportski savezi (a ne državna vlast), pa ona kao takva ne mogu biti propisi, ali jesu dio pravnog poretka. Načelno se svrstavaju u skupinu autonomnih izvora prava, tj. u pravila kojima se samouređuju međusobni odnosi pripadnika pojedinih organizacija, kao i odnosi pripadnika prema organizaciji. Uočava se i da je položaj sportskih pravila donekle drukčiji od drugih autonomnih izvora, prvenstveno kroz činjenicu da sportska pravila mogu nalagati ponašanja koja su suprotna općim pravilima, što inače pri samouređenju nije dopušteno. Nadalje, mogu obvezivati i osobe koje su izvan kruga onih koji su "samouredili" svoje odnose, tj. pojedince koji nisu ni članovi organizacija koje donose sportska pravila niti se bave određenim sportom unutar struktura organizacije koja donosi sportska pravila. Specifičnost položaja sportskih pravila proizlazi iz značenja koje ima sport za društvenu zajednicu.

Sport ima veliku važnost za društvenu zajednicu te je djelatnost od posebnog društvenog značenja. U hrvatskom nacionalnom zakonodavstvu posebno društveno značenje sporta proklamirano je Ustavom, a učinci tog položaja konkretizirani su Zakonom o športu.⁵⁰ Posebno društveno značenje sporta

⁴⁸ U našoj pravnoj literaturi kao dopunski pravni izvori najčešće se navode pravni običaji i sudska praksa te kao posredni izvor pravna znanost, v. npr. Klarić, Vedriš, o.c., str. 17.

⁴⁹ V. npr. Gliha, I.: Protupravnost kao pretpostavka građanskopravne odgovornosti za štetu nastalu u športu, Aktualnosti hrvatskog zakonodavstva i pravne prakse, Zbornik radova, Društvo za građanskopravne znanosti i praksu Hrvatske, 1993., str. 220 *et seq.*

⁵⁰ NN 71/06., člankom 1. st. 4. tog zakona propisano je: "Športske djelatnosti utvrđene ovim Zakonom su djelatnosti od interesa za Republiku Hrvatsku".

proklamirano je i na razini Vijeća Europe i Europske unije u dokumentima koji obvezuju i Hrvatsku, bilo neposredno ili posredno. Vijeće Europe u Europskoj je povelji o sportu (European Sport Charter) iz 1992. (revidirana 2001.) sport odredilo "važnim faktorom ljudskog razvoja".⁵¹ Na razini Europske unije, Deklaracijom o posebnim obilježjima sporta i njegovoj društvenoj ulozi u Europi, koja je dio (aneks 4.) predsjedničkih zaključaka sastanka Europskog vijeća održanog u Nici 2000. g.,⁵² sport je određen kao ljudska djelatnost koja počiva na temeljnim društvenim, obrazovnim i kulturnim vrijednostima i utječe na integraciju, uključivanje u društveni život, toleranciju i prihvaćanje razlika te poštovanje pravila.

Mjesto sportskih pravila u pravnom sustavu može se odrediti upravo kroz važnost sporta za društvenu zajednicu. Posebno društveno značenje sporta proklamirano je općenito za sport kao djelatnost, ali svaka djelatnost koja se naziva sport ipak uvijek nije takva da zaslužuje imati posebno društveno značenje, štoviše u nekim slučajevima ona može imati štetno djelovanje (primjerice, borbe do uništenja suparnika ili neke borbe koje uključuju životinje). Zato je za svaki konkretni sport potrebno utvrditi je li djelatnost od posebnog društvenog značenja ili ne. Hrvatski olimpijski odbor (HOO) ovlašten je utvrditi listu sportova koji se u Hrvatskoj priznaju kao djelatnosti od društvenog značenja. Ta se lista nalazi u Nomenklaturi športova i športskih grana Hrvatskog olimpijskog odbora.⁵³ Jedrenje i jedriličarsko natjecanje uvijek su smatrani poželjnim i društveno korisnim sportom i uvršteni su u Nomenklaturu športova i športskih grana HOO, i to kao olimpijski sport i sport kojeg međunarodni savez pripada GAISF-u (*The General Association of International Sports Federations*). Priznavanjem određene djelatnosti kao djelatnosti od posebnog društvenog interesa javlja se i

⁵¹ Council of Europe, Committee of Ministers, Recommendation No. R (92) 13 REV (adopted by the Committee of Ministers on 24 September 1992 and revised at their 752nd meeting on 16 May 2001).

⁵² Declaration on the Specific Characteristics of Sport and its Social Function in Europe, of which Account Should be Taken in Implementing Common Policies, Presidency Conclusions Nice European Council Meeting 7, 8 and 9 December 2000, 08-12-2000 - Nr: 400/00.

⁵³ Nomenklaturu sportova utvrđuje HOO na temelju odredbe čl. 51. al. 5. Zakona o športu. Nomenklatura koju je Vijeće HOO utvrdilo 21.5.2007. priznaje velik broj sportova, čak 110, a mnogi od njih imaju više grana. Nomenklaturu športova i športskih grana v. na: http://www.hoo.hr/dokumenti/wordpdf/organizacijski_%20ustroj_%20hoo/nomenklatura_2007.pdf

potreba za normiranjem te djelatnosti. Za ostvarivanje djelatnosti regatnog jedrenja državna vlast normiranje je prepustila nacionalnom jedriličarskom savezu, Hrvatskom jedriličarskom savezu, koji je tako ovlašten utvrditi pravila regatnog jedrenja. Ta pravila pojedince obvezuju na određeno ponašanje na prostoru određenom za regatu i za vrijeme regate bez obzira na to što nisu sudjelovali u “samouređivanju” odnosno posebno pristali na njihovu primjenu, već na temelju same činjenice dobrovoljnog sudjelovanja u regati. Štoviše, to dopuštenje koje javna vlast daje sportskom savezu djeluje tako da pravila koja je savez utvrdio za potrebe regatnog jedrenja, za razliku od drugih autonomnih izvora prava, mogu derogirati čak i kogentna pravila koja je donijela sama državna vlast, ali samo za vrijeme jedriličarske regate i samo na prostoru određenom za regatu i pod pretpostavkom da sudionici regate u njoj sudjeluju dobrovoljno.

Prijavom na regatu izražava se dobrovoljnost sudjelovanja u njoj. Već samom prijavom i odlukom da se starta na regati pristaje se na Regatna pravila onakva kakva su utvrđena od saveza kojem je javna vlast prepustila normiranje jedriličarskih regata, a to su ujedno i međunarodno prihvaćena pravila utvrđena koja je utvrdio Međunarodni jedriličarski savez.⁵⁴ U samim Regatnim pravilima kao osnovno načelo određeno je da su “natjecatelji u jedriličarskom sportu vođeni skupom pravila koje su obvezni poštovati i provoditi”. To je načelo razrađeno i u pravilu br. 3. Regatnih pravila po kojem je već samim sudjelovanjem svaki natjecatelj kao i vlasnik jedrilice kojom se sudjeluje u natjecanju pristao poštovati pravila i pristao natjecati se udovoljavajući načelima sportskog vladanja i korektnosti.⁵⁵ Onaj tko ne želi biti vezan tim pravilima neće se moći natjecati na regatama koje spadaju u okvir Međunarodnog jedriličarskog saveza odnosno njegovih članica, nacionalnih jedriličarskih saveza. Za neke slučajeve na regatnom polju Regatna pravila različita su od općih pravila za plovidbu (pravila prolaza), a na području regate i za vrijeme njezina trajanja zamjenjuju opća pravila prolaza u odnosu na druge sudionike regate, osim ako samim uputama za jedrenje regatnog odbora nije određeno da se primjenjuju opća

⁵⁴ O važnosti prijave na regatu u svezi s primjenom posebnih regatnih pravila u austrijskoj sudskoj praksi postoji i sudska odluka Vrhovnog suda (Oberster Gerichtshof), v. *Gschöpf*, M.: Haftung bei Verstoos gegen Sportregeln, Wien, 2000., str. 43.

⁵⁵ Pravilo korektnog jedrenja određeno je pravilom br. 2. Regatnih pravila, i ono je već time obvezujuće za jedriličare, ali se upravo zbog njegova značenja za jedrenje kao “gospodskog” sporta, a ne “gladijatorskog”, često u praksi na regatama prije nego što jedrilica starta potpisuje izjava o korektnom jedrenju.

pravila. Zbog regatnog jedrenja kao djelatnosti od društvenog značenja javna vlast tolerira derogiranje kogentnih pravila koje je sama propisala, ali samo u svezi s regatom i samo u odnosu na one koji dobrovoljno sudjeluju u regati.⁵⁶ Zato u odnosu na jedrilice koje nisu dio regate, a s kojima se jedrilica iz regate susreće, Regatna pravila ne derogiraju primjenu općih pravila prolaza, a to je izričito određeno i samim Regatnim pravilima (uvod u dio 2).

Zaključno, bez obzira na to što jedriličarska Regatna pravila nisu donesena u zakonodavnoj proceduri, ona predstavljaju dio pravnog poretka (kao i sportska pravila ostalih priznatih sportova) i u njemu imaju specifično mjesto. Ona nisu samostalna općecobvezujuća pravna pravila i tijela državne vlasti primijenit će ih na odgovornost za štetu nastalu u svezi s jedriličarskim regatama samo kao dodatni kriterij koji će omogućiti ocjenu ponašanja štetnika kao pripadnika društva, preciznije jesu li postupci za vrijeme regate bili protupravni.⁵⁷

6.3. Rizici na jedriličarskim regatama i njihovo prihvaćanje

Rizik (pogibeljnost) sastavni je dio jedrenja. Uzroci rizičnosti u samoj su jedrilici i njezinoj opremi koji sami za sebe predstavljaju povećanu opasnost za okolinu kao i u činjenici da se jedri u području u kojem se nalaze i druga plovila te time postoji opasnost od sudara. Rizičnost bilo koje djelatnosti, pa i jedrenja, podrazumijeva da oni koji se njome dobrovoljno bave ne mogu očekivati da se svaka šteta koja nastane u svezi s tom djelatnosti popravi na teret drugoga. S druge strane, to ipak ne znači da jedriličari moraju trpjeti svaku štetu koja proizlazi iz jedrenja. Određenu razinu rizika koji nosi jedrenje moraju prihvatiti svi koji su se dobrovoljno i slobodno odlučili baviti tim sportom, što znači i trpjeti određene štete ako one nastanu, ali ostaje problem određivanja razine rizika koji se mora prihvatiti i s tim u svezi šteta koje se moraju trpjeti.

Pristanak na rizik zapravo je pristanak na poduzimanje neke radnje koja može izazvati štetu. Takav pristanak isključuje protupravnost radnje koja je bila pristankom obuhvaćena (*volenti non fit iniuria*), a protupravnost je jedna

⁵⁶ O značenju sportskih pravila i zakonskih odredaba za ponašanja u sportu v. *Fritzweiler, J., Pfister, B., Summerer, T.*: Praxishandbuch Sportrecht, München, 1998., str. 338 *et seq.*, a posebno glede jedriličarskih regata v. str. 342.

⁵⁷ *Gliha, I.*: Protupravnost kao pretpostavka..., o.c., str. 221; *Gliha, Baretić, Nikšić, o.c.*, str. 258.

od pretpostavaka odgovornosti za štetu i njezin nedostatak štetnika oslobađa odgovornosti (v. čl. 1054. ZOO). To nadalje znači da će osoba kojoj je šteta nastupila morati štetu i pretrpjeti. Pristanak na poduzimanje radnje koja može izazvati štetu pravno je relevantno očitovanje volje i zato mora zadovoljavati sve pretpostavke koje se u pravnom poretku traže za valjano izražavanje pravno relevantne volje. Pristanak na rizik očituje se u pristanku da druga osoba poduzme određene radnje koje se odražavaju, ili se mogu odražavati, na objektima subjektivnih prava odnosno samim subjektivnim pravima osobe koja je pristala na tu određenu radnju. Dopuštanjem određene djelatnosti drugome gubi se pravo na zahtijevanje štete koja proizađe iz te djelatnosti od te osobe.⁵⁸

Za valjanost pristanka potrebna je sposobnost izražavanja pravno relevantne volje, što znači da ga može dati samo poslovno sposobna osoba. Za maloljetnike i druge osobe bez poslovne sposobnosti taj pristanak mogu valjano dati roditelji odnosno drugi zakonski zastupnici. U jedriličarskim regatama u kojima nastupaju malodobnici, a - kao je što je već navedeno - na jedriličarskim regatama mogu nastupati djeca starija od 7 godina čak i u svojstvu kormilara, pravno relevantna volja (pristanak) izražava se kroz odgovarajuće očitovanje njihovih zakonskih zastupnika (prvenstveno roditelja), koje se često izražava dobrovoljnim dovođenjem djece na jedriličarske regate. Nadalje, za valjanost pristanka na rizik potrebno je da je dan slobodno i ozbiljno. Forma izražavanja pristanka može biti raznolika sve dok se sa sigurnošću može zaključiti o postojanju i sadržaju pristanka kao i o identitetu osobe koja ga je očitovala (v. čl. 249. ZOO), jer se u našem pravnom poretku samo iznimno za valjanost izjave volje traži određeni oblik. Te su iznimke određene zakonom ili unaprijed sporazumom stranaka. Glede pristanka na određene radnje drugih osoba na teret davatelja pristanka nema posebnih odredaba o obliku očitovanja volje, pa taj pristanak može biti očitovan u bilo kojem obliku u kojem se može očitovati pravno relevantna volja (izričito, znakovima ili konkludentnim radnjama). Očitovanje volje konkludentnim radnjama upravo je najčešći oblik davanja pristanka na rizike jedriličarskih regata. Konkludentna radnja kojom se pristaje na rizike jedriličarskih regata jest samo dobrovoljno sudjelovanje u regati. Takvo stajalište je izraženo u američkoj sudskoj praksi u slučaju *DeSole vs. US*,⁵⁹ u kojem je utvrđeno da svaki sudionik jedriličarske regate mora prihvatiti određene rizike, uključujući i sudar. Pristanak je valjan samo ako je

⁵⁸ V. čl. 1054. ZOO.

⁵⁹ *DeSole vs. US* 947F2d1169, 1991, California, navedeno prema: *Gschöpl*, o.c., str. 195.

dan slobodno. Konkludentna radnja koja nije učinjena dobrovoljno ne može imati značenje slobodno izraženog pristanka. Ako netko protivno svojoj volji sudjeluje u sportskom događaju, nije konkludentnom radnjom pristao na zahvate u sportu koji mogu dovesti do štete. U tom se slučaju štetnik ne bi mogao s uspjehom pozivati na isključenje protupravnosti zbog pristanka oštećenika, jer taj pristanak nije bio valjan.

Daljnje je pitanje u kojim granicama djeluje pristanak. Načelno pristanak djeluje u granicama u kojima je davatelj bio upoznat s mogućim posljedicama zahvata na koji pristaje.⁶⁰ Za upoznavanje s mogućim posljedicama koje mogu nastupiti na jedriličarskoj regati očekuje se upoznavanje s temeljnim pravilima regatnog jedrenja i barem tipičnim opasnostima najmanje u onoj razini koja je potrebna za nesmetano odvijanje regate prema kriteriju “dobrog pomorca”. To stoga jer se u plovidbi zahtijeva pažnja dobrog pomorca i nepostupanje u skladu s “dobrom pomorskom praksom” smatra se skrivljenim.⁶¹ Bez takvog upoznavanja ne postoji mogućnost donošenja odluke je li regatno jedrenje prikladno interesima i sposobnostima određene osobe. Onaj tko tako ne postupi ponaša se u suprotnosti s načelom pažljivog postupanja u pravnom prometu, pa time i skrivljeno. Pristanak obuhvaća ona ponašanja koja su u skladu s naravi, ciljem i pravilima djelatnosti u kojoj se dobrovoljno sudjeluje, što kod regatnog jedrenja znači rizike nužne za nj. Koji su to konkretni rizici, treba utvrditi u svakom konkretnom slučaju posebno. U američkoj praksi, koja je najbogatija slučajevima o odgovornosti za štetu u svezi sa sportom, zauzeto je stajalište da sudionik u sportskom događaju mora prihvatiti rizik koji je očit i nužan za taj sport. Vodeći slučaj u kojem je izraženo to stajalište jest *Murphy v. Steeplechase Amusement Co* još iz 1929. u kojem je navedeno da svatko tko sudjeluje u sportskom događaju, i to ne samo sportaš nego i kao gledatelj sportskog događaja,

⁶⁰ Više v. *Gavella*, *Osobna prava, o.c.*, str. 58-59. Premda se sa na tom mjestu govori o pristanku na zahvate samo u osobna dobra (neimovinska prava), isto vrijedi i za zahvate u objekte imovinskih prava.

⁶¹ Kriterij “dobrog pomorca” potpuno je prihvaćen u našoj sudskoj praksi. Obveza je zapovjednika broda postupati u skladu s kriterijem ponašanja “dobrog pomorca”, a ne postupa li zapovjednik u skladu s “dobrom pomorskom praksom”, nego “kako je u toj luci uobičajeno”, nije postupio s potrebnom pažnjom, kako bi postupio dobar pomorac, jer nije postupio onako kako je to nalagala “dobra pomorska praksa”. V. odluku Višeg privrednog suda Hrvatske od 24.2.1982., navedeno prema: *Uporedno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja*, Prikaz sudskih presuda, br. 101-102, 1984., str. 323-324.

mora prihvatiti rizik koji je očit i nužan, a plašljivci neka ostanu kod kuće.⁶² Poslije je u nekim slučajevima ublaženo stajalište da “plašljivci moraju ostati kod kuće”,⁶³ ali općenito i dalje prevladava stajalište da se određeni rizik mora prihvatiti samim sudjelovanjem u sportskom događaju.⁶⁴

Summary

Igor Gliha*

THE ROLE OF REGATTA RULES IN CASES OF LIABILITY FOR DAMAGES OCCURRING DURING SAILING REGATTAS

One of the basic issues connected with damages occurring during sailing regattas is the assessment of illegality. Sailing rules for safe navigation in territorial seas and on inland waters are laid down in the Regulations for Preventing Collisions at Sea, and for open sea navigation by the Convention on International Regulations for Preventing Collisions at Sea (IRPCAS). Observance of these regulations is obligatory for any navigators. Sailing regattas are separately regulated by the Regatta Rules of the International Sailing Federation (ISAF) recognised by the national sailing federation, including the Croatian Sailing Federation. However, since the Regatta Rules have not been adopted according to a legislative procedure, the question arises as to what extent and for whom they are binding, or whether they constitute a part of the legal order so that their violation is considered illegal. The Regatta Rules belong to the category of sports rules. The regulation of sports does not fall within the primary interest of public authority. From the viewpoint of a state, sports are considered as a subsidiary activity left to the corresponding sports organisations recognised by the state as national federations of particular sports. Regatta sailing is thus regulated by the Regatta Rules of the International Sailing Federation, also recognised by the Croatian Sailing Federation as a sports organisation authorised by public authority for sailing activities. Sport is of great

⁶² *Murphy v Steeplechase Amusement Co.* 250 NY 479, 166 NE 173 (16.4.1929).

⁶³ *Npr. Sunday v. Stratton Corp.* 390 A.2d 398, 402 (Vt. 1978).

⁶⁴ Teza da “plašljivci moraju ostati kod kuće” u današnje se vrijeme čini neprikladnom, pa i nekorektnom. No, i bez nje navedeno je stajalište prihvatljivo.

* Igor Gliha, Ph. D., Professor, Faculty of Law, University of Zagreb, Trg maršala Tita 14, Zagreb

importance for the social community and its importance in Croatia is proclaimed in the Constitution. The importance of sports is also proclaimed at the level of the Council of Europe and the European Union by the European Sports Charter and the Declaration on the Specific Characteristics of Sport and its Social Function in Europe. Sailing is a sport which is undoubtedly of immense social importance.

The Regatta Rules applied to the area where a regatta is held and for its duration are a substitution for the general navigation rules applied to all other participants in a regatta (unless there are particular regatta instructions issued by the regatta committee specifying that the general rules are applied). Public authority tolerates the derogation of its own coercive rules because it has recognised sailing competitions as being of special social importance not specifically regulated by public authority. This tolerance applies only to regattas and those who voluntarily participate in them. Therefore, in the case of sailing boats not taking part in a regatta or encountering those which do participate, the Regatta Rules do not derogate the application of general navigation rules. The sailing regatta rules are part of the legal order (just like the rules of other recognised sports) and have their specific place within the legal order. They do not constitute independent, generally binding legal rules, and the bodies of state authority will refer to them in cases of liability for damages occurring during sailing regattas only as an additional criterion to assess the conduct of a wrongdoer as a member of society in order to establish whether the conduct during a regatta has been illegal or not.

*Risk is a constituent part of sailing activity. A certain level of sailing risk must be accepted by all those who voluntarily and freely decide to participate in it. Therefore, they must also accept the possibility of damages occurring during a sailing competition. In principle, consent to risk operates within the limits which the participants in a regatta have accepted when informed about the possible consequences. Every participant must acquaint himself or herself with the basic rules of sailing in a regatta and with the knowledge of at least some typical dangers that can be expected by a good seaman in any type of navigation. Having accepted the risk, they also accept to undertake various acts which may cause damages. Such acceptance excludes the illegality of an act comprised by consent (*volenti non fit iniuria*), and illegality is one of the preconditions for liability for damages. In the absence of such illegal acts, a wrongdoer is exempted from such liability. The consent to undertake an act which may result in some damage is a legally relevant declaration of will and must, therefore, satisfy all the preconditions required by a legal order for a valid expression of the legally relevant will. Such a declaration may be expressed in any form, and in the case of sailing regattas, it is most frequently given conclusively, i.e. by voluntary participation in a regatta.*

Key words: illegality, sport rules, acceptance of risk, liability for damages, sailing