

# JE LI PLOVILO NA VEZU OPASNA STVAR, A DJELATNOST MARINE OPASNA DJELATNOST?\*

Dr. sc. VESNA SKORUPAN WOLFF\*\*

Naslovna izv. prof. dr. sc. ADRIANA V. PADOVAN\*\*\*

UDK 656.615:331.461

629.52:614.8

347.92

DOI 10.21857/yk3jwhn0g9

Izvorni znanstveni rad

Primljeno: 3. studenoga 2021.

Prihvaćeno za tisak: 16. veljače 2022.

*U radu se proučavaju stajališta domaće građanskopravne teorije i sudske prakse o opasnoj stvari i opasnoj djelatnosti te stajališta pomorskopravne teorije i sudske prakse o tome je li brod opasna stvar. Središnji dio rada posvećen je kritičkoj analizi sudskog tumačenja pitanja je li plovilo na vezu opasna stvar, a djelatnost marine opasna djelatnost. Nakon toga, istražuju se kriteriji koji su relevantni za ocjenu predmetnih pravnih pitanja. Utvrđivanjem relevantnih kriterija dolazi se do smjernica koje mogu poslužiti za teorijsko uopćavanje te se mogu primijeniti pri odlučivanju u konkretnim sudskim sporovima u kojima se pojavljuje pravno pitanje je li plovilo na vezu opasna stvar, a djelatnost marine opasna djelatnost.*

**Ključne riječi:** *opasna stvar; opasna djelatnost; brod; jahta; brodica; ugovor o vezu; marina.*

---

\* Ovaj je članak rezultat istraživanja autorica u sklopu znanstvenostručnog projekta pod naslovom »Pravni aspekti nautičkog turizma« koji se provodi u Jadranskom zavodu Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti u suradnji i uz financijsku potporu Hrvatske gospodarske komore od 16. siječnja 2020. godine.

\*\* Dr. sc. Vesna Skorupan Wolff, znanstvena savjetnica u trajnom zvanju, Jadranski zavod Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti, Augusta Šenoje 4, 10000 Zagreb, Hrvatska, e-adresa: vesnas@hazu.hr.

\*\*\* Naslovna izv. prof. dr. sc. Adriana Vincenca Padovan, viša znanstvena suradnica, Jadranski zavod Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti, Augusta Šenoje 4, 10000 Zagreb, Hrvatska, e-adresa: avpadovan@hazu.hr.

## 1. UVOD

Prema podacima Državnog zavoda za statistiku, u Republici Hrvatskoj 2020. godine bilo je 185 luka nautičkog turizma među kojima 82 marine. Analiza kapaciteta luka nautičkog turizma pokazuje da hrvatske luke nautičkog turizma raspolazu s ukupno 18.625 vezova, a 2020. godine na stalnom je vezu bilo 14.312 plovila, dok je iste godine bilo 121.536 plovila u tranzitu.<sup>1</sup>

Osnovna je djelatnost marina pružanje usluge veza, a u 2020. godini od iznajmljivanja vezova ostvaren je prihod od 598 milijuna kuna, što je 73,7 % od ukupno ostvarenog prihoda luka nautičkog turizma.<sup>2</sup> Osim toga, marine s korisnicima vezova nerijetko ugovaraju i pružanje usluge nadziranja plovila na vezu te dodatne usluge i radove.<sup>3</sup> Marine se općenito smatraju sigurnim mjestima za smještaj plovila i boravak turista nautičara.<sup>4</sup> Štete većih razmjera koje rezultiraju znatnim oštećenjem ili uništenjem plovila na vezu su rijetke.<sup>5</sup> Međutim, uzme

---

<sup>1</sup> Tijekom 2020. godine zabilježen je pad broja plovila u tranzitu za 40,7 % u odnosu na 2019. godinu. Taj negativni rezultat posljedica je pandemije bolesti COVID-19 te epidemioloških mjera poduzetih protiv širenja te bolesti i u Hrvatskoj i u svijetu. Državni zavod za statistiku Republike Hrvatske, Priopćenje, *Nautički turizam, Kapaciteti i poslovanje luka nautičkog turizma u 2020.*, god. LVII., br. 4.3.4., Zagreb, 9. travnja 2021.

<sup>2</sup> *Ibid.*

<sup>3</sup> Nadziranje plovila najčešće uključuje vanjski pregled i provjeravanje stanja plovila i njegove opreme, a u sklopu dodatnih usluga i radova najčešće se ugovaraju poslovi izbacivanja oborinskih voda iz plovila, provjetravanje unutrašnjosti plovila, kontrola kaljuže, pokrivanje plovila ceradom, punjenje baterija, čišćenje unutrašnjosti plovila, pranje trupa i podvodnog dijela trupa visokotlačnom pumpom, usluge dizalice ili *travel lifta* i sl. Opširnije o karakteristikama pojedine djelatnosti marine *infra.* t. 6. Kriteriji relevantni za ocjenu je li djelatnost marine opasna djelatnost.

<sup>4</sup> O vrstama sigurnosnih ugroza u marinama te razvoju sigurnosnih standarda u marinama: Pavliček, J., *Razvoj sigurnosnih standarda u marinama*, Barbić, J.; Padovan, A. V.; Skorupan Wolff, V. (ur.), *Novi pravni režim za marine*, Nakladnički niz: *Modernizacija prava*, knjiga 47, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, 2019., str. 275-297; Pavliček, J.; Padovan, A. V.; Pijaca, M., *Criminological and Legal Aspects of Croatian Ports and Marinas Security*, u: Meško, G.; Lobnikar, B.; Prislán, K.; Hacin, R. (ur.), *Criminal Justice and Security in Central and Eastern Europe: From Common Sense to Evidence-based Policy-making*, University of Maribor Press, Maribor, 2018., str. 469-484.

<sup>5</sup> To pokazuje analiza podataka prikupljenih i obrađenih putem upitnika i intervju a u ukupno 40 hrvatskih marina u sklopu terenskih istraživanja na znanstvenoistraživačkom projektu 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), [www.delicromar.hazu.hr](http://www.delicromar.hazu.hr), koji je financirala Hrvatska zaklada za znanost u razdoblju od 1. ožujka 2016. do 28. veljače 2019. godine (HRZZ-UIP-2013-11-3061, voditeljica dr. sc. A. V. Padovan) te analiza podataka dostupnih na internetu i novinskim

li se u obzir da prosječna vrijednost brodice ili jahte na vezu u marini iznosi 165.000 eura, a da dio doseže i višemilijunske vrijednosti,<sup>6</sup> onda je jasno da uništenje ili znatno oštećenje jahte ili brodice na vezu predstavlja relativno veliku imovinsku štetu koja će najvjerojatnije biti povod za parnicu s velikom vrijednosti predmeta spora.<sup>7</sup>

Ugovor o vezu imenovani je ugovor hrvatskog pozitivnog prava pa se na sva ona pitanja koja nisu uređena ugovorom o vezu i općim uvjetima ugovora primjenjuju specijalne zakonske odredbe Pomorskog zakonika<sup>8</sup> (u nastavku: PZ) koje govore o ugovornoj odgovornosti iz ugovora o vezu. Podredno se primjenjuju odredbe Zakona o obveznim odnosima (u nastavku: ZOO) o ugovornoj odgovornosti za štetu, a ako tim odredbama ZOO-a nije drugačije propisano, na ugovorni se odnos na odgovarajući način primjenjuju odredbe ZOO-a o naknadi izvanugovorne štete.<sup>9</sup> U svakom slučaju, dolaze do primjene i osnovna načela obveznog prava propisana ZOO-om. Obveze i odgovornosti marine koje proizlaze iz pojedine dodatne usluge ili radova treba cijeliti prema pravnoj prirodi toga posla pa se u skladu s tim na pravni odnos strana supsidijarno primjenjuju odgovarajuće zakonske odredbe za pojedine vrste ugovora, najčešće odredbe ugovora o djelu iz ZOO-a.

---

člancima hrvatskih dnevnih novina te tjednika i mjesečnika. Također, relevantan su izvor i statistički podaci Ministarstva mora prometa i infrastrukture u odnosu na izvanredne događaje u pomorstvu sadržani u godišnjem SAR-izvješću koji prikazuju najčešće vrste uzroka nesreća koje pogađaju brodove, jahte, brodice (v. bilješku 131) iako u tom izvješću štetni događaji u marinama nisu posebno iskazani, evidentirani i obrađeni.

- <sup>6</sup> Naime, 95 % brodice i jahti vezanih u domaćim marinama ne prelazi 20 m duljine, a prosječna vrijednost plovila na vezu u domaćim marinama iznosi oko 165.000 eura. Preostalih 5 % iznimno su skupe jahte čija vrijednost doseže i do 20 milijuna eura. Podaci su prikupljeni i obrađeni putem upitnika i intervjua u ukupno 40 hrvatskih marina u okviru terenskih istraživanja na znanstvenoistraživačkom projektu DELICROMAR, v. bilj. 5.
- <sup>7</sup> Padovan, A. V.; Skorupan Wolff, V., Učinak potonuća plovila na vezu na pravni odnos između stranaka ugovora o vezu i čuvanju plovila, *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, god. 57 (2018.), br. 172, str. 150-151.
- <sup>8</sup> V. čl. 673.j – 673.v Pomorskog zakonika (u nastavku: PZ), *Narodne novine*, br. 181/2004, 76/2007, 146/2008, 61/2011, 56/2013, 26/2015, 17/2019.
- <sup>9</sup> Pravila izvanugovorne odgovornosti za štetu Zakona o obveznim odnosima (*Narodne novine*, br. 35/2005, 41/2008, 125/2011, 78/2015, 29/2018, 126/2021) postavljena su kao opća pravila odgovornosti za štetu pa dolazi do njihove odgovarajuće primjene na ugovornu odgovornost za štetu na pitanja koja nisu uređena posebnim pravilima o ugovornoj odgovornosti (v. čl. 349. ZOO-a). V. *infra* t. 2.3. Primjena pravila o odgovornosti za štetu od opasne stvari na plovila na vezu.

Oštećenje ili uništenje plovila na vezu može nastati i u okolnostima izvanugovornog odnosa pa tada dolazi do primjene odštetnopravno uređenje izvanugovorne odgovornosti za štetu predviđeno ZOO-om ili posebno odštetnopravno uređenje izvanugovorne odgovornosti za štetu predviđeno PZ-om, primjerice odgovornosti za sudar, udar i sl.

U sudskoj praksi razmatrano je pitanje je li plovilo na vezu opasna stvar, a djelatnost marine opasna djelatnost. Odluka o tom pitanju utječe na meritornu odluku u pogledu osnovnog pitanja o kojem se odlučuje u svakoj odštetnoj parnici, a to je pitanje koja se pravila o odgovornosti za štetu primjenjuju u konkretnom slučaju. Kvalifikacija plovila na vezu kao opasne stvari i(li) djelatnosti marine kao opasne djelatnosti u konkretnom slučaju uvjetuje primjenu pravila o objektivnoj odgovornosti.<sup>10</sup> U suprotnom, odgovornost se prosuđuje prema pravilima o subjektivnoj odgovornosti jer taj princip odgovornosti predviđaju i primjenjuju: ugovorna praksa hrvatskih marina, specijalne zakonske odredbe za ugovor o vezu iz PZ-a te opće odredbe o ugovornoj, odnosno izvanugovornoj odgovornosti za štetu iz ZOO-a.

Unatoč tomu što domaći pomorskopravni znanstvenici i suci koji imaju bogato iskustvo u odlučivanju u pomorskopravnim sporovima unisono tumače da brod kao cjelina nije opasna stvar,<sup>11</sup> u sudskoj praksi postoje odluke u kojima su sudovi o ovom pravnom pitanju odlučili suprotno. Povodom istog štetnog događaja, a to je požar u marini u kojem je uništeno više plovila te oprema i infrastruktura marine, Trgovački sud u Rijeci u jednom je sporu<sup>12</sup> primijenio pravila o objektivnoj odgovornosti jer je zauzeo stav da su plovila koja se nalaze na suhom vezu u marini opasne stvari, i to zbog svojstava samih plovila (materijala od kojeg su izrađena, s gorivom u tankovima, plinskim bocama) te zbog položaja u samoj marini (između njih mali je razmak koji je pridonio širenju požara).

---

<sup>10</sup> Objektivna odgovornost za štetu dolazi u obzir ako pružatelj usluge veza nema valjanu pravnu osnovu za pružanje usluge veza (v. čl. 673.lj PZ-a), opširnije *infra* t. 6., te u drugim zakonski posebno propisanim slučajevima. Primjerice, objektivno odgovara vlasnik opasne podrtine ili potonule stvari za troškove njezina lociranja, označavanja i uklanjanja kad je riječ o obveznom uklanjanju, v. čl. 840.nj i 840.t PZ-a. Ostali slučajevi objektivne odgovornosti kad je ona posebno propisana PZ-om ili ZOO-om nisu predmet proučavanja u ovom radu. Zanima nas dolazi li na pomorske sporove iz ugovora o vezu, kao i na one izvanugovorne prirode koje se odnose na plovila na vezu, do primjene pravila o odgovornosti za štetu od opasne stvari ili opasne djelatnosti kao posljedica kvalifikacije plovila na vezu kao opasne stvari ili djelatnosti marine kao opasne djelatnosti.

<sup>11</sup> V. *infra* t. 3. Je li brod opasna stvar te jesu li djelatnosti koje se obavljaju na brodu opasne djelatnosti.

<sup>12</sup> TS u Rijeci, P-2590/2014-113 od 11. ožujka 2019. godine, opširan prikaz s komentarom ovog predmeta *infra*. t. 4.1.

U istoj odluci sud je izrazio shvaćanje da marine čija je osnovna djelatnost pružanje usluge veza obavljaju opasnu djelatnost. U drugom parničnom postupku<sup>13</sup> u vezi istog štetnog događaja isti sud, tj. Trgovački sud u Rijeci, odlučivao je o pravu marine na naknadu štete zbog oštećenja opreme i infrastrukture marine te je primijenio pravila o odgovornosti na temelju krivnje. U prijašnjoj sudskoj praksi Vrhovni sud Republike Hrvatske<sup>14</sup> (u nastavku: VSRH) u predmetu u kojem je odlučivao o naknadi štete zbog oštećenja plovila na vezu uslijed požara u marini primijenio je pravila o odgovornosti za štetu na temelju krivnje.

Kolebanje sudske prakse i njezina neujednačenost ima dalekosežne posljedice na pravnu sigurnost stranaka u pomorskim sporovima u kojima se odlučuje o odgovornosti za štetu zbog oštećenja ili uništenja plovila na vezu. Smatramo da je primjena odredbi o odgovornosti za štetu od opasne stvari ili opasne djelatnosti na plovila na vezu i djelatnost marina vrlo dvojbena te da zaslužuje odgovarajuću pozornost teorije i judikature. Stoga, ovaj rad posvećujemo tom pitanju.

Nastojimo odgovoriti na pitanje je li plovilo na vezu opasna stvar, a djelatnost marine opasna djelatnost. Najprije ćemo izložiti stajališta pravne teorije i sudske prakse o opasnoj stvari i opasnoj djelatnosti u građanskom pravu, nakon toga razmatrat ćemo pitanje je li brod opasna stvar. U središnjem dijelu rada prikazat ćemo primjere sudskog tumačenja pitanja je li plovilo na vezu opasna stvar, a djelatnost marine opasna djelatnost i iznijeti kritički osvrt na stajališta suda o tim pitanjima. Slijedi analiza kriterija koji su, po našem mišljenju, relevantni za ocjenu je li plovilo na vezu opasna stvar, a djelatnost marine opasna djelatnost. Utvrđivanjem relevantnih kriterija doći ćemo do konkretnih smjernica koje će poslužiti za teorijsko uopćavanje. Usto, naši zaključci pružit će odgovore na pitanja kako bi trebalo rješavati slične sporove u budućnosti.

## 2. OPASNA STVAR I OPASNA DJELATNOST U GRAĐANSKOM PRAVU

### 2.1. Pojam opasne stvari

Zakonodavac eksplicitno navodi samo motorna vozila u pogonu kao opasnu stvar, a zakonska definicija opasne stvari i opasne djelatnosti u ZOO-u ne postoji. To znači da je sudskoj praksi i pravnoj teoriji prepušteno da se bave

---

<sup>13</sup> TS u Rijeci, P-599/2014-82 od 13. svibnja 2019. godine, sažeti prikaz s komentarom ovog predmeta *infra*. t. 4.2.

<sup>14</sup> VSRH, Rev-20/08-2 od 2. srpnja 2008. godine, sažeti prikaz s komentarom ovog predmeta *infra*. t. 4.3.

određivanjem pojmova opasne stvari i opasne djelatnosti. S obzirom na prepustanje sudskoj praksi da u svakom pojedinom slučaju odlučuje koje su stvari i djelatnosti opasne, a koje nisu, hrvatsko pravo ima zakonom priznato područje odgovornosti u kojem pitanje primjene subjektivne ili objektivne odgovornosti za štetu ostaje trajno otvoreno.<sup>15</sup> Stoga se u odštetnim parnicama uvijek treba vrlo pažljivo i temeljito propitati odluka o kvalifikaciji neke konkretne stvari ili djelatnosti kao opasne jer to uvjetuje odluku o primjeni pravila o objektivnoj odgovornosti.

Tehnološki i industrijski razvoj i svakodnevno unaprjeđenje predmeta te sredstava za rad stvaraju nove opasnosti koje zakonom nije moguće predvidjeti.<sup>16</sup> Također, stvari i djelatnosti koje uobičajeno nisu opasne pod određenim okolnostima mogu postati opasne.<sup>17</sup> Zbog toga je, s obzirom na velik broj stvari i djelatnosti kojima smo okruženi u svakodnevnom životu, ponekad teško odlučiti koje su stvari dovoljno opasne za primjenu objektivne odgovornosti, a koje ipak to nisu, iako je njima prouzročena šteta.<sup>18</sup>

Faktično u sudskoj praksi odluka suda svodi se na razmatranje i procjenu opasnosti u svakom konkretnom slučaju.<sup>19</sup> Zbog toga se ističe da je najveći izazov pri traženju odgovora na pitanje što je opasna stvar u definiranju opasnosti, kao i u definiranju stupnja opasnosti (tipična, pretjerana, velika, izvanredna opasnost).<sup>20</sup> Objektivna odgovornost nije predviđena za bilo kakvu opasnost, nego samo za onu koja se ne može smatrati uobičajenom, redovitom.<sup>21</sup> U pogledu stupnja opasnosti ZOO upućuje na to da su opasne stvari i djelatnosti one od kojih potječe povećana opasnost za okolinu.<sup>22</sup> Nadalje, izvor opasnosti treba biti takav da se

---

<sup>15</sup> Bukovac Puvača, M., »Sive zone« izvanugovorne odgovornosti – područja moguće primjene pravila o odgovornosti na temelju krivnje i objektivne odgovornosti za štetu, *Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci*, god. 30 (2009.), br. 1, str. 221.

<sup>16</sup> Gorenc, V.; Belanić, L.; Momčinić, H.; Perkušić, A.; Pešutić, A.; Slakoper, Z.; Vukelić, M.; Vukmir, B., *Komentar Zakona o obveznim odnosima*, Narodne novine, Zagreb, 2014., str. 1750.

<sup>17</sup> Primjerice, hotelski bazen namijenjen za rekreaciju gostiju hotela nije opasna stvar, međutim, kad se zbog čišćenja prazni vodom jest opasna stvar ako pristup bazenu nije propisno onemogućen. Tako je odlučio VSRH u predmetu Rev-x-422/10-2 od 8. rujna 2010.

<sup>18</sup> Bukovac Puvača, M., »Sive zone« izvanugovorne odgovornosti..., *op. cit.*, str. 241.

<sup>19</sup> VSRH u presudi Rev-x579/11-2 od 29. lipnja 2001. godine objašnjava: »Pitanje svojstva stvari koje neku stvar čini opasnom stvari... ovisi o okolnostima konkretnog slučaja jer određenje pojma opasne stvari nije zadano već se prosuđuje ovisno o okolnostima u svakom pojedinom slučaju.«

<sup>20</sup> Bukovac Puvača, M.; Slakoper, Z.; Belanić, L., *Obvezno pravo – posebni dio II, izvanugovorni obvezni odnosi*, Novi informator, Zagreb, 2015., str. 108.

<sup>21</sup> Gorenc, V. *et al.*, *op. cit.*, str. 1750.

<sup>22</sup> *Ibid.*, str. 1751.

štete koje iz njega mogu proizaći ne mogu izbjeći ni uz ljudsku pažnju.<sup>23</sup> Stupanj opasnosti određuje se s obzirom na ozbiljnost moguće štete, kao i vjerojatnost stvarnog nastanka štete. Stvar nije opasna ako su kumulativno ispunjene sljedeće karakteristike: u normalnim uvjetima i pri normalnoj uporabi i smještaju uz uobičajeni nadzor ne predstavlja povećanu opasnost te je ispravna.<sup>24</sup>

Na podlozi sudske prakse, pravna doktrina provela je teorijska uopćavanja te su formirani kriteriji koji omogućuju da se u pojedinom konkretnom slučaju procijeni treba li se neka stvar smatrati opasnom ili ne. U svakom pojedinom slučaju razmatra se je li stvar opasna već na temelju svog postojanja ili su opasna njezina svojstva. Neka stvar opasna je zbog položaja u kojem se stvar nalazi, pa kriterij položaja neke stvari može biti odlučan za njezinu kvalifikaciju kao opasne stvari. Mjerodavan je i kriterij uporabe stvari, a on je relevantan za one stvari koje postaju opasne tek kada se rabe. Poseban kriterij koji stvari može priskrbiti atribut opasne stvari je neki njezin nedostatak pa se pri odlučivanju o tome je li stvar opasna razmatra i pitanje ima li konkretna stvar nedostatke koji ju čine povećano opasnom.<sup>25</sup> Navedeni kriteriji po kojima se prosuđuje opasna stvar smatraju se samo smjernicama, a u svakom konkretnom slučaju sud treba procijeniti sve pravno relevantne činjenice te pojedinačno prosuđivati smatra li se neka stvar opasnom ili ne.<sup>26</sup> Smatra se da rizik i pogibelj od opasne stvari treba procjenjivati u relaciji prema njezinoj okolini, odnosno opasnostima koju ta stvar predstavlja, prema prilikama slučaja i ambijentu u kojem se nalazi i kreće.<sup>27</sup> Ističe se da sudovi s najvećom mogućom racionalnošću i pažnjom trebaju ocjenjivati može li se ili ne određena stvar smatrati opasnom kako se u ovom pravnom području ne bi stvorili opasni presedani koji bi mogli služiti kao loš primjer u nekim budućim sudskim odlukama koje bi trebalo donijeti u istim ili sličnim materijalnopравnim pitanjima.<sup>28</sup>

<sup>23</sup> Bukovac Puvača, M. et al., *Obvezno pravo – posebni dio II...*, op. cit., str. 108.

<sup>24</sup> To ne znači da je svaka neispravna stvar opasna. O kriteriju nedostatka stvari kao jednom od kriterija za procjenu opasnosti stvari opširnije *infra* t. 5. 2.

<sup>25</sup> Detaljnije o pojedinom kriteriju Bukovac Puvača, M. et al., *Obvezno pravo – posebni dio II...*, op. cit., str. 110-118 te u ovom radu *infra*. t. 5.

<sup>26</sup> Navedeni kriteriji (uvjeti) u definiciji opasne stvari smatraju se gipkom direktivnom pomoću kojom sud obavlja usporedbu s konkretnim slučajem i utvrđuje radi li se o opasnoj stvari ili ne, ističe Konstantinović, M., *Obligaciono pravo (prema bilješkama s predavanja Kapora, V.)* Beograd, 1957., str. 153-154, prema Bukovac Puvača, M. et al., *Obvezno pravo – posebni dio II...*, op. cit., str. 110.

<sup>27</sup> Kačić, H., Je li brod »opasna stvar« i osiguranje odgovornosti?, *Zbornik Pravnog fakulteta u Splitu*, god. 36 (1999), br. 53-54 = 1-2, str. 33.

<sup>28</sup> Lucić, N., Vlasnik kao subjekt građanskopravne odgovornosti od opasne stvari kroz pravnu teoriju i sudsku praksu, *Pravni vjesnik*, god. 28 (2012.), br. 1, str. 90.

Pri odlučivanju o tome je li neka stvar opasna, domaći sudovi često se pozivaju na sljedeće VSRH-ovo tumačenje: »Kad zakon govori o opasnim stvarima (za razliku od onih koje to nisu) i propisuje pooštrenu odgovornost za štetu nastalu s njima u svezi, on ima u vidu takve stvari koje po svojoj namjeni, osobinama, položaju, mjestu i načinu uporabe ili na drugi način čine povećanu opasnost štete za okolinu pa ih zato valja nadzirati povećanom pozornošću.«<sup>29</sup> Čini se da je u ovom stajalištu suda sadržan i odgovor na pitanje je li za kvalifikaciju neke stvari kao opasne stvari bitan subjektivni element, točnije, treba li za kvalifikaciju opasne stvari uzimati u obzir činjenicu je li vlasnik stvari znao ili mogao znati da je njegova stvar opasna. U prilog tumačenju da je potreban subjektivni element saznanja o opasnim svojstvima stvari govori spomenuto VSRH-ovo stajalište u kojem se navodi da je zbog povećane opasnosti od štete za okolinu opasnu stvar potrebno nadzirati s povećanom pozornošću, što implicira: a) opće znanje o tome da se radi o opasnoj stvari ili b) saznanje vlasnika o nekim posebnim opasnim svojstvima njegove stvari koja se općenito ne smatra opasnom. Po našem mišljenju, VSRH-ovo stajalište upućuje na to da potreba nadzora opasne stvari s povećanom pozornošću pretpostavlja zdravorazumsko rasuđivanje odgovorne osobe o tome radi li se o opasnoj stvari ili ne na temelju okolnosti i činjenica koje su joj poznate ili joj nisu smjele ostati nepoznate. Isto tako, kad je riječ o opasnoj djelatnosti, VSRH smatra kako je bitno da ugroza koja nastaje od opasne djelatnosti iziskuje povećanu pozornost osoba koje obavljaju tu djelatnost, ali i osoba koje s njom dolaze u doticaj.<sup>30</sup> Slično stajalište istaknuto je i u pravnoj teoriji. Smatra se kako zbog opasnosti koje od opasne stvari prijete, to je stvar koja se mora nadgledati i upotrebljavati s osobitom pozornošću, a unatoč poduzetim posebnim mjerama sigurnosti i opreza, stvar nije u potpunom nadzoru osobe koja za nju odgovara.<sup>31</sup> U starijoj pravnoj literaturi istaknuto je: »Da bi opasnost bila pravno relevantna, da bi povodom nje mogao nastati pravni odnos, ona mora biti stvorena voljom i aktivnošću ljudi. Samo šteta nastala povodom takve aktivnosti ljudi moći će biti pravno raspravljena kao odštetni zahtjev između oštećenoga i prouzročitelja opasnosti od koje je nastala šteta.«<sup>32</sup>

Slijedom toga, smatramo kako za kvalifikaciju opasne stvari mora postojati saznanje vlasnika o opasnom svojstvu stvari, odnosno bitno je da je vlasnik prema

---

<sup>29</sup> Odluka VSH, Rev-849/83 od 30. studenoga 1983., *Pregled sudske prakse br. 25, Prilog Naše zakonitosti*, Zagreb, 1985., str. 72-74, obrazloženje uz sentencu 62.

<sup>30</sup> VSH, Rev-298/88 od 13. listopada 1988. godine, *Pregled sudske prakse br. 43, Prilog Zakonitosti*, Zagreb, 1989., str. 76-77, sentenca br. 66.

<sup>31</sup> Gorenc, V. *et al.*, *op. cit.*, str. 1751.

<sup>32</sup> Rihtman, Z., *Opasnost i odštetna odgovornost, Osiguranje i privreda*, god. XI (1970.), br. 10-11, str. 32-38, Gorenc, V. *et al.*, *op. cit.*, str. 1751-1753.



okolnostima slučaja trebao znati za njezino opasno svojstvo. Može se smatrati da vlasniku nisu mogla biti nepoznata opasna svojstva određene stvari koja je notorno opasna zbog svojih svojstava, postojanja, položaja ili uporabe. Međutim, ako vlasniku stvari nije poznat, primjerice, određeni nedostatak stvari koji bi ju mogao činiti opasnom i ako iskustvo u načelu ne govori da su takvi nedostaci za neku vrstu stvari tipični i česti, onda takvu kategoriju stvari ne možemo općenito smatrati opasnom, nego samo iznimno ako se takav nedostatak otkrije. Na primjer, plovila na vezu nisu opasne stvari po svom postojanju, uobičajenim svojstvima i položaju. Također, kvarovi na električnim instalacijama plovila nisu tipični i česti pa ako se kvar koji u konkretnom slučaju predstavlja povećanu opasnost za nastanak štete ne otkrije uobičajenim stručnim pregledom, plovilo na vezu ne može se smatrati opasnom stvari. Drugim riječima, nije pravično da vlasnik ili posjednik, koji drži određenu stvar s nedostatkom u uvjerenju da je ona ispravna i bez nedostataka i pri tome je uložio dužnu pažnju u vezi s njezinim održavanjem i pregledavanjem, bude sankcioniran primjenom pravila o objektivnoj odgovornosti za štetu od takve stvari. Time bi se išlo upravo protiv općeprihvaćenog načela odgovornosti na temelju pretpostavljene krivnje, uz iznimnu primjenu pravila o objektivnoj odgovornosti.

Za razliku od toga, primjerice, vlasnik plovila koji zna za kvar na električnoj instalaciji plovila ili mu taj kvar nije smio ostati nepoznat i ostavi na vezu plovilo s tako bitnim nedostatkom, iako je općepoznato da je to potencijalno opasno svojstvo stvari jer može uzrokovati požar, opravdano je da odgovara objektivno po pravilima o odgovornosti za štetu od opasne stvari.

Treba uzeti u obzir da je *ratio* pravila o odgovornosti za štetu od opasne stvari motiviranje vlasnika da ulažu povećanu pažnju u ophođenju s takvom vrstom stvari i da ih se podvrgne sustavu objektivne odgovornosti kao načinu generalne prevencije šteta. U protivnom, vladala bi pravna nesigurnost jer bi svaki vlasnik bilo koje stvari koja potencijalno zbog nedostatka može postati opasnom bio izložen objektivnoj odgovornosti samom činjenicom nastanka štete koja je jedini način da se opasno svojstvo neke skrivene mane otkrije. Naime, skrivena mana u pravilu postaje vidljiva najčešće tek nakon što je šteta nastala.<sup>33</sup>

U odnosu na oštećenika, smatramo da korištenje opasne stvari također zahtijeva ulaganje povećane pozornosti kako bi se spriječio nastanak štete. Primjerice, korištenje okomitih stuba kad se njima penje iskusan pomorac ne zahtijeva posebnu sposobnost, ali svakako zahtijeva povećanu pozornost, sigurno veću od one koja se uobičajeno zahtijeva pri korištenju (spuštanju i penjanju), na primjer, stubama s rukohvatima. Povećanu pozornost pri njihovu korištenju

---

<sup>33</sup> Opširnije o pojmu skrivene mane *infra* t. 2.4.1.

svakako je potrebno primijeniti kada se one namoče vodom ili uljem. U tom smislu, ako je oštećenik djelomično pridonio nastanku štete, vlasnik se djelomično oslobađa odgovornosti (čl. 1067. st. 3. ZOO-a). Ako, pak, dokaže da je šteta nastala isključivo radnjom oštećenika, vlasnik opasne stvari u cijelosti će se osloboditi odgovornosti za štetu (čl. 1067. st. 2. ZOO-a).

U hrvatskoj pravnoj literaturi dostupni su brojni primjeri sudskog tumačenja pojma opasne stvari.<sup>34</sup> Primjerice, opasne su stvari: ruševna zgrada kod koje zbog dotrajalosti postoji opasnost pucanja i padanja dijelova zgrade na pločnik,<sup>35</sup> stube mogu biti opasna stvar s obzirom na karakteristike gradnje i s obzirom na okolnosti u kojima se koriste,<sup>36</sup> drvena građa – bukove daske složene u visinu od 3,5 metara,<sup>37</sup> divlje životinje,<sup>38</sup> dotrajala i oštećena stabla,<sup>39</sup> mokar pod u trgovini,<sup>40</sup> ukrasna posuda za cvijeće napunjena zemljom koja je neučvršćena te postavljena na vertikalne stupove,<sup>41</sup> kamion,<sup>42</sup> bager,<sup>43</sup> traktor

---

<sup>34</sup> Vidjeti Crnić, I., *Zakon o obveznim odnosima: napomene, komentari, sudska praksa i abecedno kazalo pojmova*, četvrto, bitno izmijenjeno i dopunjeno izdanje, Organizator, Zagreb, 2010., str. 1217-1232; Crnić, I., *Odgovornost za štetu od opasnih stvari ili opasne djelatnosti, Aktualnosti hrvatskog zakonodavstva i pravne prakse: građansko, trgovačko, radno i procesno pravo u praksi*, 8 (2001.), str. 69-96; Bukovac Puvača, M. et al., *Obvezno pravo – posebni dio II...*, op. cit., str. 110-118; Gorenc, V. et al., op. cit., str. 1751-1753 i dr.

<sup>35</sup> VSRH, Rev 829/1998 od 18. travnja 2001.

<sup>36</sup> VSH, Rev-901/91 od 19. rujna 1991. godine, prema Crnić, I., *Odgovornost za štetu od opasnih stvari...*, op. cit., str. 74.

<sup>37</sup> Presudom broj Rev-190/07 od 27. ožujka 2007. godine VSRH je odlučivao o naknadi štete zbog smrti radnika koji je poginuo na svom radnom mjestu obavljajući posao slaganja drvene građe – bukovih dasaka. Došlo je do rušenja složenih drvenih paleta svježe bukove građe koja je pala na oštećenog, prignječila ga i zadala mu po život opasne ozljede od kojih je preminuo. VSRH je zaključio da je predmetna drvena građa opasna stvar te da tuženik (poslodavac pokojnog radnika) odgovara za štetu od opasne stvari. Tuženik revident je u postupku isticao da je građa bila složena u skladu s Pravilnikom o zaštiti na radu i istovaru tereta (*Narodne novine*, br. 49/1986). U odnosu na taj prigovor tuženika, VSRH je istaknuo kako činjenica da je predmetna drvena građa bila složena u skladu s propisom na koji se poziva revident nije od utjecaja na njezinu kvalifikaciju kao opasne stvari i na odgovornost tuženika. Riječ je o opasnoj stvari i odgovornost imatelja opasne stvari postoji neovisno o njegovoj krivnji, odnosno neovisno o tome je li slaganje dasaka bilo u skladu s Pravilnikom ili ne, a to je prema mišljenju suda suština odgovornosti za štetu po objektivnom kriteriju.

<sup>38</sup> VSH, Rev-1816/90 od 5. prosinca 1990.; VSRH, Rev-2070/92 od 16. prosinca 1992.

<sup>39</sup> VSRH, Rev-676/04 od 28. veljače 2006.

<sup>40</sup> VSRH, Rev-1905/97 od 29. kolovoza 2000.

<sup>41</sup> VSRH, Rev-917/2006-2 od 12. travnja 2007.

<sup>42</sup> VSRH, Rev-677/05 od 6. rujna 2006. i Rev-442/05 od 31. siječnja 2006.

<sup>43</sup> VSRH, Rev-x-49/09 od 31. ožujka 2009.

kao motorno vozilo koje se nalazilo u pogonu,<sup>44</sup> viličar,<sup>45</sup> poljoprivredni stroj za guljenje kukuruza,<sup>46</sup> željeznički uređaji pod visokim naponom,<sup>47</sup> otvoreni bazen pun vode namijenjen za kupanje djece<sup>48</sup> i dr.

Za razliku od toga, sudovi su se izjasnili da opasna stvar nije: boca u smeću,<sup>49</sup> šestar pri uobičajenoj uporabi,<sup>50</sup> cesta u smislu odštetnog prava,<sup>51</sup> kompozicija

<sup>44</sup> VSRH, Rev-150/08 od 23. prosinca 2008.

<sup>45</sup> VSRH, Revr-518/07 od 26. rujana 2007.

<sup>46</sup> VSH, Rev-1375/87 od 18. veljače 1989., *Pregled sudske prakse br. 44, Prilog Zakonitosti*, Zagreb, 1990., str. 135, sentenca br. 143.

<sup>47</sup> VSRH, Rev-905/06-2 od 18. siječnja 2007. godine odlučio je kako su željeznički uređaji pod visokim naponom opasna stvar. Radilo se o sporu u kojem tužitelj potražuje naknadu štete zbog ozljeda nastalih tijekom strujnog udara koje je zadobio pri prijelazu preko željezničkih kolosijeka tako što je zbog slabe preglednosti i kiše zapeo za nosivo uže kontaktne mreže Hrvatskih željeznica koje se odspojilo s nosive spojnice i visjelo na visini od 1,5 m od zemlje. Nižestupanjski sudovi odbili su tužbeni zahtjev smatrajući kako je tužitelj isključivo odgovoran za štetni događaj jer je prelazio preko željezničke pruge na mjestu gdje nije dopušten prijelaz iako u blizini postoji natkriveni željeznički most i podvoznjak za pješake. Međutim, VSRH smatra da je riječ o pogrešnoj pravnoj ocjeni prvostupanjskog suda u pogledu ocjene da je tužitelj isključivo skrivio štetni događaj te da se radi o njegovu doprinosu u nastanku štetnog događaja, ali ne i tome da ga je isključivo prouzročio iako se kretao preko željezničke pruge na zabranjenom mjestu za kretanje. Prema VSRH-ovu mišljenju tuženik je mogao predvidjeti kako može doći do nastanka štete pješacima ako dođe do kvara na uređajima koji su pod naponom električne struje, a koje nije održavao na odgovarajući način. U konkretnom slučaju do toga je došlo jer se odspojilo nosivo uže kontaktne mreže te je tužitelj u kontaktu s tim užetom zadobio strujni udar. Također, istaknuo je da je tuženiku bilo poznato ili je moralo biti poznato da pješaci prelaze preko željezničke pruge na mjestu gdje se zbilo predmetni štetni događaj iako je njima na tom mjestu prijelaz preko željezničke pruge zabranjen.

<sup>48</sup> U konkretnom slučaju VSRH je utvrdio da otvoreni bazen pun vode namijenjen za kupanje djece upravo zbog takve namjene zahtijeva nadziranje povećanom pozornošću pa je riječ o opasnoj stvari za koju Zakon predviđa pooštrenu odgovornost – objektivnu odgovornost u skladu s odredbama čl. 173. i 174. ZOO-a. VSRH, Rev-1243/07-2 od 1. travnja 2008.

<sup>49</sup> VSRH, Rev-1740/95 od 27. listopada 1999. Sud je istaknuo kako prazna staklena boca staklena boca ni po svojim svojstvima ni po mjestu na kojem se našla ne predstavlja opasnu stvar. Stoga, po ocjeni suda, tuženik ne može odgovarati za štetu koja je nastala tužiteljici po kriteriju uzročnosti. U vezi s činjeničnim supstratom u ovom predmetu vidjeti bilješku 71 i tekst uz bilješku 71.

<sup>50</sup> VSRH, Gž-938/78 od 24. siječnja 1979., *Pregled sudske prakse br. 15*, Zagreb, 1979., str. 39, sentenca 158.

<sup>51</sup> ŽS u Puli, Gž-473/00 od 5. ožujka 2001. Sud je iznio stajalište da cesta nije opasna stvar u smislu odštetnog prava i nema osnova za primjenu objektivne odgovornosti, nego odgovornost Uprave za ceste kao tuženika treba prosuditi po pravilima o presumiranoj krivnji. Sud je istaknuo da činjenično treba provjeriti je li tužena Uprava za ceste s obzirom na nastalu zapreku na cesti imala vremena i mogućnosti uklanjanja te zapreke prije nastanka spornog štetnog događaja.

vlak u stanju mirovanja i ispravne stuba vlaka,<sup>52</sup> električna instalacija u stanu.<sup>53</sup> Međutim, neispravna plinska instalacija u stanu, prema stavu sudske prakse, opasna je stvar.<sup>54</sup>

## 2.2. Pojam opasne djelatnosti

ZOO ne određuje pojam opasne djelatnosti pa se pri utvrđivanju njezinih obilježja treba osloniti na stajališta pravne teorije i sudske prakse. Smatra se da opasnu djelatnost čine sve one ljudske aktivnosti kojima se stvara povećana opasnost štete za okoliš, a nije odlučno potječe li ta djelatnost od opasne stvari ili je djelatnost opasna sama po sebi bez neke povezanosti s opasnom stvari.<sup>55</sup> Primjerice, određena sredstva za rad sama po sebi nisu opasna stvar, ali je djelatnost koja se njima obavlja opasna djelatnost.<sup>56</sup>

Ističe se da djelatnost jest povećana opasnost samo onda kad u njezinu redovitom tijeku, već po samoj njezinoj tehničkoj prirodi i načinu obavljanja, mogu biti ugroženi životi, zdravlje ljudi i imovina. Bitno je i to da ugroza koja nastaje od opasne djelatnosti iziskuje povećanu pozornost, kako osoba koje obavljaju tu djelatnost, tako i osoba koje s njom dolaze u doticaj.<sup>57</sup> Može se smatrati kako je djelatnost povećano opasna ako stvara predvidiv i vrlo visok rizik štete, čak i kad se pri obavljanju upotrebljava dužna pažnja.

Kao i stvari, neke su djelatnosti opasne po samoj svojoj prirodi i načinu na koji se redovito obavljaju, dok kod drugih pojačana opasnost postoji samo ako se ne obavljaju dovoljno pozorno.<sup>58</sup> Drugim riječima, neke djelatnosti pod određenim okolnostima postaju opasne, primjerice, održavanje utakmice hokeja na

---

<sup>52</sup> ŽS u Zagrebu, Gžn-97/11-2 od 25. siječnja 2001.

<sup>53</sup> VSH, Rev-2008/89-3 od 14. ožujka 1990. prema Crnić, I., *Odgovornost za štetu od opasnih stvari...*, *op. cit.* str. 75.

<sup>54</sup> VSRH, Rev-1284/09-4 od 19. svibnja 2010. V. tekst uz bilješku 137 i *infra* t. 5.2. Kriterij nedostatka stvari.

<sup>55</sup> Gorenc, V. *et al.*, *op. cit.*, str. 1753.

<sup>56</sup> ŽS u Varaždinu, Gž-1633/05 od 12. prosinca 2005., ocijenio je da ljestve same po sebi, bez obzira na to jesu li opremljene dodatnom zaštitom, ne predstavljaju opasnu stvar. Međutim, ako se poslovi obavljaju tako da se koriste ljestve, tad je riječ o opasnoj djelatnosti jer se radi o radu na visini. Slično je pravno stajalište zauzeo VSH i u predmetu VSH, Rev 1401/84 od 30. listopada 1984., *Pregled sudske prakse br. 27, Prilog Naše zakonitosti*, Zagreb, 1985., sentenca 54, str. 64-65.

<sup>57</sup> VSH, Rev-298/88 od 13. listopada 1988., *Pregled sudske prakse br. 43, Prilog Zakonitosti*, Zagreb, 1989., str. 76-77, sentenca br. 66.

<sup>58</sup> Bukovac Puvača, M., »Sive zone« izvanugovorne odgovornosti..., *op. cit.*, str. 233.

ledu bez postavljanja zaštitne mreže za gledatelje,<sup>59</sup> ugostiteljska djelatnost pod određenim okolnostima.<sup>60</sup>

Sudska praksa izjasnila se da su opasne djelatnosti: rad na skeli bez zaštitne ograde na visini 3,35 m,<sup>61</sup> rad u građevinarstvu na visini višoj od šest metara,<sup>62</sup> ronilački zadaci,<sup>63</sup> košenje trave motornom kosilicom,<sup>64</sup> organizacija lova,<sup>65</sup> lomljenje i sječa grana,<sup>66</sup> rad s herbicidima,<sup>67</sup> ispuštanje vode iz bazena dok se u njemu nalaze kupači<sup>68</sup> i sl.

Ne može se smatrati opasnom djelatnošću, primjerice, podizanje akumulatora,<sup>69</sup> penjanje na kamion preko ugrađenih ljestava u situaciji kad to radi uvježbani vojnik.<sup>70</sup> U prosudbi je li poslodavac u obvezi naknaditi štetu radnici ocijenjeno je da to što se u smeću nalaze i stakleni predmeti ne čini čišćenje, odnosno odnošenje smeća opasnom djelatnošću, niti se u takvim okolnostima boca u smeću može smatrati opasnom stvari.<sup>71</sup>

---

<sup>59</sup> VSH, Rev-2843/90 od 3. travnja 1991.

<sup>60</sup> VSH, Rev-382/85 od 3. travnja 1985., *Pregled sudske prakse br. 29, Prilog Naše zakonitosti*, Zagreb, 1986., str. 54. Vidjeti tekst uz bilješku 173.

<sup>61</sup> VSRH, Revr-839/07 od 3. veljače 2009.

<sup>62</sup> VSRH, Revr-450/06 od 23. studenoga 2006.

<sup>63</sup> VSRH, Rev-x-123/08 od 17. prosinca 2008.; VSH, Rev-1638/1984 od 22. studenoga 1984., *Pregled sudske prakse br. 27, Prilog Naše zakonitosti*, Zagreb, 1985., str. 63–64.

<sup>64</sup> VSRH, Rev-137/06 od 8. ožujka 2006.

<sup>65</sup> VSRH, Rev-233/92 od 21. svibnja 1992.

<sup>66</sup> VSRH, Rev-887/83 od 2. listopada 1983., *Pregled sudske prakse br. 24, Prilog Naše zakonitosti*, Zagreb, 1984., str. 77, sentenca 60.

<sup>67</sup> OS u Zadru, Gž-551/82 od 2. ožujka 1983. prema Crnić, I., *Odgovornost za štetu od opasnih stvari...*, *op. cit.* str. 78.

<sup>68</sup> VSRH, Rev-1226/2006-2 od 17. siječnja 2007. U postupku je utvrđeno da je do štetnog događaja došlo kad je pri pražnjenju bazena snažni vodeni vrtlog povukao tužiteljevo dijete u odvodnu cijev jer na odvodnim otvorima u bazenu nisu bile postavljene zaštitne rešetke. Također, sud je utvrdio da tuženik nije imao organiziranu redarsku i spasilačku službu na bazenima, a samo pražnjenje bazena započelo je tijekom radnog vremena dok je u bazenima bilo kupača. Usto, kupači nisu bili putem razglasa ili postavljanjem ploča s natpisima upozoreni na ispuštanje vode. Ovdje se radi o slučaju iz sudske prakse u kojem je povećana opasnost izazvana krivnjom štetnika, a to znači da se svrha za oštećenike (roditelje pokojnog djeteta), a to je ostvarivanje prava na odštetu, mogla postići i primjenom pravila o odgovornosti za štetu na temelju krivnje.

<sup>69</sup> VSRH, Rev-x-6/09 od 25. veljače 2009.

<sup>70</sup> VSRH, Revr-96/08 od 15. travnja 2008.

<sup>71</sup> U ovom sporu tužiteljica je radnica koja je ozlijeđena tijekom obavljanja poslova čišćenja, a zadobila je ozljedu desnog oka koja je imala za posljedicu djelomičan gubitak vida. Do ozljeđivanja je došlo nakon što se staklena boca koja se nalazila u smeću rasprsnula,

U recentnom dobu kao pravno relevantna tema postavilo se pitanje je li kontakt osobe koja je zaražena virusom SARS-COV-2 ili bilo kojim drugim patogenom koji se prenosi socijalnim kontaktom zaražene osobe s drugima opasna djelatnost. U hrvatskoj pravnoj teoriji zauzet je stav da socijalni kontakt sam po sebi ne može biti kvalificiran opasnim, a treba smatrati da i određene djelatnosti ne bi trebalo smatrati opasnim samo zato što predstavljaju socijalni kontakt, primjerice djelatnosti kojima se pretpostavlja blizak socijalni kontakt, poput djelatnosti transporta, djelatnost pružanja zdravstvenih i socijalnih usluga, kao što su bolnice, domovi za starije, djelatnost pružanja kulturnih usluga poput kina, kazališta, koncertnih dvorana, djelatnosti pružanja obrazovnih usluga poput škola, vrtića, fakulteta, organizatora sportskih događanja i sl. Samim time pružatelji tih usluga trebali bi za štete koje proizađu iz zaraze nekim patogenom koji se prenosi socijalnim kontaktom odgovarati po općim pravilima subjektivne odgovornosti.<sup>72</sup>

### 2.3. Primjena pravila o odgovornosti za štetu od opasne stvari na plovila na vezu

Na pitanja ugovorne odgovornosti iz ugovora o vezu primjenjuju se prvenstveno odredbe konkretnog ugovora o vezu ako su u skladu s prisilnim propisima i moralom te opći uvjeti ugovora u svemu što nije u suprotnosti s posebnim uglavcima ugovora. Ugovor i opći uvjeti ugovora imaju prednost pred dispozitivnim zakonskim propisima. Ako ugovorom nisu uređena sva pitanja, mjerodavno materijalno pravo zakonske su odredbe o ugovoru o vezu iz PZ-a, kao *lex specialis*. Po redoslijedu primjene pravnih izvora, slijede odredbe ZOO-a o ugovornoj odgovornosti za štetu te odredbe o izvanugovornoj odgovornosti za štetu.

U našem pravnom sustavu pravila izvanugovorne odgovornosti za štetu (glava IX., odjeljak 1., čl. 1045. – 1110. ZOO-a) postavljena su kao opća pravila o odgovornosti za štetu.<sup>73</sup> Na to izrijeком upućuju posebna pravila ugovorne odgovornosti. Čl. 349. ZOO-a propisuje da će se odredbe izvanugovorne odgovornosti primjenjivati i na ugovornu odgovornost ako odredbama o ugovornoj

---

a komadić stakla pogodio tužiteljicu u oko. Po VSRH-ovoj ocjeni, Rev-1740/95-2 od 27. listopada 1999., činjenica što se među otpacima koje je tužiteljica čistila našla prazna staklena boca nije neuobičajena pojava jer je općepoznata činjenica da se stakleni predmeti učestalo nalaze u otpacima, a to čišćenje smeća ne čini opasnom djelatnošću.

<sup>72</sup> Baretić, M., *Pandemija COVID-19 i odgovornost za štetu*, Barbić, J. (ur.), *Primjena prava za vrijeme pandemije COVID-19*, Nakladnički niz: *Modernizacija prava*, knjiga 61, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 2021., str. 106 i 107.

<sup>73</sup> Crnić, I., *Zakon o obveznim odnosima*, op. cit., str. 579; Gorenc, V. et al., op. cit., str. 1699.

odgovornosti nije drugačije propisano.<sup>74</sup> Zakonodavac nije ograničio doseg primjene odredbi o izvanugovornoj odgovornosti na ugovornu odgovornost u bilo kojem pogledu, primjerice u pogledu primjene odredbi o opasnoj stvari ili opasnoj djelatnosti ili u pogledu primjene na ugovore uređene drugim propisima. U suprotnom, da je ograničenje u primjeni odredbi izvanugovorne odgovornosti na ugovornu bila intencija zakonodavca, to je morao izrijeком propisati u odredbama dijela drugog, glave VIII. (Ugovorni obvezni odnosi), odjeljku 1. (Opće odredbe), odsjeku 5. (Učinci ugovora), ili u čl. 349. ZOO-a. Uz postojeću redakciju zakonskog teksta navedenih odredbi, treba smatrati da odredbe o opasnoj stvari, odnosno opasnoj djelatnosti, mogu doći do primjene i na pitanja odgovornosti za štetu iz pojedinih ugovora, pa tako i ugovora o vezu.

Takvo stajalište zastupljeno je i u hrvatskoj pravnoj teoriji. Smatra se da primjena pravila o opasnoj stvari ili djelatnosti nije isključena za štete koje nastanu pri obavljanju djelatnosti za koje se inače odgovara prema pravilima o subjektivnoj odgovornosti.<sup>75</sup> Na tom je tragu i stav sudske prakse u odnosu na odgovornost iz ugovora o prijevozu putnika. VSRH<sup>76</sup> je istaknuo da se na naknadu štete nastalu povredom postojeće obveze, dakle i one iz ugovora o prijevozu putnika, na odgovarajući način primjenjuju odredbe o naknadi izvanugovorne štete. Zato se imatelj opasne stvari djelomično oslobađa odgovornosti ako je oštećenik djelomično pridonio nastanku štete (čl. 177. ZOO/91, sada čl. 1067. ZOO-a).

U izvanugovornim obveznim odnosima odgovornost za štetu po kriteriju krivnje jest temeljno načelo.<sup>77</sup> Odgovornost bez obzira na krivnju, znači, po kriteriju uzročnosti primjenjuje se iznimno, i to samo ako na to ZOO ili drugi zakon posebno upućuje.<sup>78</sup> ZOO objektivnu odgovornost kao temelj odgovornosti

---

<sup>74</sup> Čl. 349. ZOO-a predviđa da ako odredbama dijela drugog, glave VIII. Ugovorni obvezni odnosi, odjeljka 1. (Opće odredbe), odsjeka 5. (Učinci ugovora) nije drugačije popisano, na naknadu štete zbog prethodno postojeće obveze (ugovornu odgovornost) na odgovarajući se način primjenjuju pravila o izvanugovornoj odgovornosti za štetu, dakle odredbe čl. 1045. do 1110. ZOO-a.

<sup>75</sup> Bukovac Puvača, M., »Sive zone« izvanugovorne odgovornosti..., *op. cit.*, str. 232.

<sup>76</sup> VSRH, Rev-2822/00 od 14. siječnja 2004., citirano prema Crnić, I., *Zakon o obveznim odnosima*, *op. cit.*, str. 579.

<sup>77</sup> V. čl. 1045. st. 1. i 2. ZOO-a. Propisano je da onaj tko drugomu prouzroči štetu, dužan ju je nadoknaditi ako ne dokaže da je šteta nastala bez njegove krivnje. Prihvaćeno je načelo pretpostavljene (predmnijevane, presumirane) krivnje. Odredbe spomenutog članka treba povezati s odredbama čl. 1049. – 1054. ZOO-a. Primjena načela dokazane krivnje iznimka je koja mora biti izričito propisana. Npr. odgovornost na temelju dokazane krivnje predviđena je kod ugostiteljske ostave kao posebnog oblika ugovora o ostavi, v. čl. 740. ZOO-a.

<sup>78</sup> V. čl. 1045. st. 3. i 4. ZOO-a.

predviđa za štetu od stvari ili djelatnosti od kojih potječe povećana opasnost nastanka štete (arg. iz čl. 1045. st. 3. i čl. 1063. – 1067. ZOO-a).<sup>79</sup>

U sporovima zbog oštećenja ili uništenja plovila na vezu može doći do primjene i posebno uređenje izvanugovorne odgovornosti za štetu predviđeno PZ-om, primjerice odgovornost za sudar, udar i sl.

## 2.4. Tko odgovara za plovilo na vezu ako je ono opasna stvar

Pravila o odgovornosti za štetu od opasne stvari doći će do primjene na plovilo na vezu ako se konkretno plovilo može kvalificirati kao opasna stvar.<sup>80</sup> U tom slučaju, za plovilo kao opasnu stvar odgovarat će njegov vlasnik (čl. 1064. ZOO-a). Međutim, u obzir može doći da umjesto vlasnika plovila, i isto kao on, odgovara marina kao osoba kojoj je vlasnik povjerio plovilo da ga nadgleda (čl. 1066. st. 1. ZOO-a). Pretpostavke koje u tom slučaju moraju biti kumulativno ispunjene su: 1. konkretno plovilo na vezu opasna je stvar i 2. marina predmetno plovilo ima u posjedu. U građanskopravnoj teoriji tumači se da je posjed stvari nužna pretpostavka za odgovornost treće osobe prema čl. 1066. st. 1. ZOO-a, i to neovisno o tome je li vlasnik predao stvar jednokratno ili na dulje vrijeme.<sup>81</sup> Ova se odredba

---

<sup>79</sup> U drugim slučajevima odgovornost za štetu bez krivnje ZOO predviđa zbog povrede zakonske obveze sklapanja ugovora (čl. 1083. ZOO-a), za odgovornost proizvođača koji stavi u promet neispravan proizvod (čl. 1073. st. 1. ZOO-a), za odgovornost skladištara kod ugovora o uskladištenju (čl. 745. st. 1. ZOO-a), za organizatora priredbi za štete nastale zbog izvanrednih okolnosti (čl. 1081. ZOO-a). Postoje određena nesuglasja u pravnim shvaćanjima u pogledu temelja odgovornosti za štete zbog uskrate nužne pomoći (čl. 1082. ZOO-a) i za štetu u vezi s obavljanjem poslova od javnog interesa (čl. 1084. ZOO-a). Odgovornost za štetu u vezi s obavljanjem poslova od javnog interesa objektivna je prema Gorenc, V. *et al.*, *op. cit.*, str. 1789 i Stanišić, S., *Objektivna odgovornost za štetu*, Paneuropski univerzitet Aperion, Banja Luka, 2021., str. 374, prema Bukovac Puvača, M. *et al.*, *Obvezno pravo – posebni dio II... op. cit.*, str. 199. Za razliku od toga, Crnić, I., *Zakon o obveznim odnosima, op. cit.*, str. 1302 i 1303, smatra da je odgovornost subjektivna. Prema Bukovac Puvača, M. *et al.*, *Obvezno pravo – posebni dio II ... op. cit.*, str. 192, odgovornost za štetu zbog uskrate nužne pomoći je objektivna, a prema Crnić, I., *ibid.*, str. 1300, odgovornost je subjektivna. Posebna zakonska normativa odgovornosti po načelu uzročnosti predviđena je za štete prouzročene ozljedom na radu i profesionalnom bolešću koju je radnik pretrpio obavljajući poslove za poslodavca, v. čl. 25. st. 1. Zakona o zaštiti na radu, *Narodne novine*, br. 71/2014, 118/2014, 154/2014, 94/2018, 96/2018. Nadalje, primjerice, Zakon o zemljišnim knjigama, *Narodne novine*, br. 63/2019 u čl. 108. st. 4., propisuje objektivnu odgovornost Republike Hrvatske za štetu koja nastane primjenom pravila o zaštiti povjerenja u potpunost i istinitost zemljišnih knjiga zbog nepravodobnog unošenja plombe.

<sup>80</sup> O kriterijima relevantnim za ocjenu je li plovilo na vezu opasna stvar, opširnije *infra*. t. 5.

<sup>81</sup> Bukovac Puvača, M. *et al.*, *Obvezno pravo – posebni dio II... op. cit.*, str. 126; Crnić, I., *Zakon o obveznim odnosima, op. cit.*, str. 1243.



u praksi najčešće primjenjuje kad je riječ o ugovoru o najmu, zakupu, *leasingu*, posudbi, djelu, građenju i sl. Primjerice, kod ugovora o građenju gradilište se predaje u posjed izvođaču radova, odnosno, naručitelj predaje u posjed izvođaču radova građevinu ako se radovi izvode na već postojećem objektu.<sup>82</sup>

Posebno treba istaknuti da je za primjenu ove odredbe središnje pitanje koji je sadržaj ugovora o vezu između marine i korisnika veza, točnije dolazi li temeljem ugovora do predaje plovila, koje je u konkretnom slučaju opasna stvar, u posjed marini.

Specifičnost većine ugovora o vezu jest da se ne ugovara predaja plovila u posjed marine. To konkretno vrijedi za osnovni model ugovora kojim se ugovara najam mjesta za vez i model ugovora kojim se ugovara najam i nadzor plovila na vezu, koji se u praksi hrvatskih marina najčešće ugovaraju.<sup>83</sup> Stoga, smatramo da kod takvih ugovora o vezu, u sklopu kojih marina ne preuzima plovilo u posjed, ne dolazi u obzir primjena odredbi čl. 1066. ZOO-a. Citirana bi se odredba mogla primijeniti samo kad je ugovoreno pravo marine da uđe u posjed plovila. U praksi do predaje plovila u posjed marini dolazi kad vlasnik plovila i marina, uz uslugu veza, ugovore dodatne usluge i radove, primjerice određene serviser-ske radove, čišćenje plovila, pranje podvodnog dijela trupa, pripremu plovila za zimovanje, pripremu plovila za plovidbu, pražnjenje oborinskih voda, podizanje plovila na suhi vez ili spuštanje u more lučkom dizalicom i sl. U sklopu tako preuzetih obveza, marina postaje neposredni posjednik plovila i pod opisanim pretpostavkama može doći do primjene odredba čl. 1066. st. 1. ZOO-a prema kojoj marina odgovara umjesto vlasnika plovila, i isto kao on, jer je dužna nadgledati plovilo.

Međutim, sukladno čl. 1066. st. 2. ZOO-a treba posebno promatrati situaciju kad šteta proizađe iz neke skrivene mane ili skrivenog svojstva plovila na koje vlasnik plovila marini nije skrenuo pozornost. U tom slučaju, uz marinu će odgovarati i vlasnik. Tu je riječ o solidarnoj odgovornosti marine i vlasnika, pri čemu marina ima regresno pravo prema vlasniku. Drugim riječima, ako marina

---

<sup>82</sup> VSRH, Revr-158/06 od 19. srpnja 2006.

<sup>83</sup> Detaljnije o modelima ugovora o vezu u marinama te pitanju posjeda plovila na vezu vidi Skorupan Wolff, V.; Padovan, A. V., Postoje li elementi ostave u ugovorima o vezu u lukama nautičkog turizma?, Ćorić, D.; Radionov, N.; Čar, A. (ur.), *Zbornik radova 2. Međunarodne konferencije transportnog prava i prava osiguranja, INTRANSLAW Zagreb 2017.*, Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb, 2017., str. 313-353; Skorupan Wolff, V.; Padovan, A. V., Standardizirani modeli ugovora o vezu za hrvatske marine kao korak naprijed, Barbić, J.; Padovan, A. V.; Skorupan Wolff, V. (ur.), *Novi pravni režim za marine*, Nakladnički niz: *Modernizacija prava*, knjiga 47, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 2019., str. 127-195.

isplati naknadu štete oštećeniku, primjerice vlasniku drugog plovila koje je uništeno ili oštećeno, marina ima pravo potraživati cijeli iznos isplaćene naknade od vlasnika plovila s kojim solidarno odgovara po pravilima o odgovornosti za štetu od opasne stvari. Marina može ostvariti takvo pravo regresa ako dokaže: a) da je šteta proizašla iz neke skrivene mane/svojsstva plovila i b) da joj vlasnik na to nije skrenuo pozornost.

Vežano uz točku a), treba istaknuti da za primjenu pravila o objektivnoj odgovornosti za štetu od opasne stvari nije dovoljno utvrditi da konkretno plovilo ima skrivenu manu, već treba dokazati da je upravo ta skrivena mana prouzročila štetu. Drugim riječima, nema uvjeta za primjenu odredbe čl. 1066. st. 2. ZOO-a ako šteta nije proizašla iz skrivene mane ili skrivenog svojsstva plovila.<sup>84</sup>

Vežano uz točku b), treba objasniti da odgovarajući dio odredbe članka 1066. st. 2. ZOO-a logički pretpostavlja da je vlasnik znao za skrivenu manu koja stvar čini opasnom, ali na nju nije skrenuo pozornost osobi kojoj je takvu stvar predao u posjed. Ako promatramo odnos vlasnika plovila i marine, onda to znači da je vlasnik plovila znao za nedostatak zbog kojeg plovilo ima obilježje opasne stvari, ali marinu na taj nedostatak nije upozorio. Prema tome, u smislu čl. 1066. st. 2. ZOO-a potrebno je da se radi o mani plovila koja je skrivena u odnosu na marinu, a nije skrivena u odnosu na vlasnika plovila.

Ovdje treba razjasniti kakav to nedostatak plovila marina treba dokazati kako bi se mogla osloniti na odredbu o solidarnoj odgovornosti vlasnika iz čl. 1066. st. 2. ZOO-a. Kako bismo mogli odgovoriti na to pitanje potrebno je najprije definirati značenje pojma skrivene mane plovila općenito, a zatim i u kontekstu odnosne zakonske norme.

#### **2.4.1. *Skrivena mana plovila***

Općenito, mana plovila jest svaki nedostatak ili neispravnost u konstrukciji, strojevima ili opremi plovila.<sup>85</sup> To je ujedno i *genus proximum* za definiciju skrivene mane, međutim, za određivanje njezine *differentiae specificae* osnovno je pitanje je li to nedostatak koji se mogao otkriti uobičajenim pregledom primjenom

---

<sup>84</sup> VSRH, Rev-558/04 od 21. rujna 2004. Sud je istaknuo kako bi tuženik kao imatelj *rent a car* vozila koje je povjereno trećoj osobi bio odgovoran za štetu samo ako je utvrđeno da je šteta proizašla iz neke skrivene mane vozila. Nižestupanjski sudovi ocijenili su kako nema odgovornosti tuženika za nastalu štetu jer je uzrok prometne nezgode bilo neodgovarajuće tužiteljevo upravljanje automobilom, i to kao osobe koja je unajmila automobil od tuženika, a ne skriveni nedostatak vozila.

<sup>85</sup> Pavić, D., *Ugovorno pravo osiguranja – komentar zakonskih odredaba*, Tectus, Zagreb, 2009., str. 566 i 567.

pažnje dobrog: a) domaćina, b) gospodarstvenika ili c) stručnjaka. Za potrebe pomorskog osiguranja definicija podrazumijeva da je riječ o mani koju nije mogla otkriti stručna osoba uporabom razboritog stupnja vještine pri redovnom pregledu.<sup>86</sup> Riječ je o interpretaciji za potrebe ugovora o pomorskom osiguranju koji je trgovački ugovor i polazi se od pozicije broдача kao osiguranika.

Kad je riječ o tzv. nautičkim plovilima ili plovilima za rekreaciju, ona su često u rukama fizičkih osoba, tj. osoba koje upotrebljavaju plovilo u privatne svrhe, u statusu potrošača, pa treba razmotriti je li u ovom kontekstu razborito zahtijevati primjenu blažeg kriterija uloženog stupnja dužne pažnje kod pregleda. To bi značilo da se kao standard dužne pažnje kod uobičajenog pregleda plovila za vlasnika fizičku osobu primijeni pažnja dobrog domaćina,<sup>87</sup> a za vlasnika plovila gospodarstvenika, tj. obrtnika, trgovca ili trgovačko društvo (npr. čartersku kompaniju) pozornost zamišljenog dobrog gospodarstvenika. Pravnom pristupu prema kojem je dovoljno postupanje vlasnika s pažnjom dobrog domaćina, odnosno dobrog gospodarstvenika, treba suprotstaviti drugi vrlo snažan argument. Treba znati da su plovila tehnički i tehnološki veoma kompleksne stvari, s puno elektronike, mehanike, složenih uređaja i strojeva, pa je upitno je li dovoljna primjena blažega kriterija pažnje dobrog domaćina, odnosno dobrog gospodarstvenika, ili treba poći od toga da se od vlasnika plovila u svakom slučaju očekuje da nadzor nad tehničkom ispravnošću plovila povjeri kvalificiranoj stručnoj osobi. Neupitno je da je u ugovoru o vezu osnovna obveza vlasnika da redovito održava plovilo i njegovu opremu u dobrom i ispravnom stanju sposobnosti za plovidbu sukladno važećim propisima (čl. 673.p PZ-a). Smatramo da je kondicije koje se odnose na njegovu tehničku ispravnost isključivo moguće ispuniti ako se plovilo upućuje na redovite preglede stručnoj osobi. Stručna osoba dužna je postupati s povećanom pažnjom, prema pravilima struke i običajima, pa je riječ o pažnji dobrog stručnjaka.<sup>88</sup> Zbog toga se za potrebe općenitog poimanja skrivene mane plovila načelno treba opredijeliti za primjenu standarda pažnje dobrog stručnjaka kao odgovarajućeg stupnja pažnje uloženog pri redovitom pregledu plovila, odnosno nadzora nad njegovom tehničkom ispravnošću. Prema tome, u sljedećim će se slučajevima nesporno raditi o skrivenoj mani plovila:

---

<sup>86</sup> *Ibid.*, str. 567.

<sup>87</sup> Standard pažnje dobrog domaćina odnosi se na fizičke osobe bez posebnog svojstva trgovca ili stručnjaka i od njih se zahtijeva postupanje s pozornošću zamišljene prosječno pozorne fizičke osobe određenog okruženja u obavljanju istih poslova, Gorenc, V. et al., *op. cit.*, str. 23.

<sup>88</sup> Standard pažnje dobrog stručnjaka odnosi se na osobe koje se profesionalno bave određenom djelatnošću, npr. ovlaštene servisere, brodopopravljače od kojih se zahtijeva postupanje s povećanom pažnjom i u skladu s pravilima struke i običajima.

a) vlasnik je povjerio nadzor nad tehničkom ispravnošću i održavanjem plovila kvalificiranoj ovlaštenoj stručnoj osobi (serviseru), koji primjenom pažnje dobrog stručnjaka nije otkrio manu odnosno kvar ili nedostatak plovila,

b) vlasnik fizička osoba primjenom pažnje dobrog domaćina ili vlasnik gospodarstvenik primjenom pažnje dobrog gospodarstvenika nije otkrio manu, a plovilo nije povjerio stručnoj osobi na pregled. Manu, međutim, ne bi mogla otkriti ni stručna osoba uporabom pažnje dobrog stručnjaka pri uobičajenom pregledu.

Ovdje, međutim, treba posebno razmotriti slučaj kad je vlasnik povjerio nadzor nad tehničkom ispravnošću i održavanjem plovila trećoj osobi (serviseru) koja nije otkrila nedostatak zbog propusta dužne pažnje dobrog stručnjaka. Dakle, riječ je o nedostatku koji bi stručna osoba primjenom dužne pažnje pri uobičajenom pregledu ustanovila. Postavlja se pitanje predstavlja li takav nedostatak skrivenu manu plovila ili ne. U odnosu na vlasnika plovila takav je nedostatak ostao nepoznat, premda se općenito ne bi mogao smatrati skrivenom manom jer bi ga se primjenom dužne pažnje dobrog stručnjaka moglo otkriti. Ako takvu situaciju promatramo s aspekta odredbe čl. 1066. st. 2. ZOO-a, potrebno je razlučiti dva moguća scenarija:

i. vlasnik plovila postupao je odgovorno i razborito te se može smatrati da je uložio dužnu pažnju u vezi s održavanjem i pregledavanjem plovila jer je preglede plovila povjerio ovlaštenoj stručnoj osobi pri čemu je pri odabiru osobe primijenio dužnu pažnju,

ii. vlasnik je plovila zbog propusta dužne pažnje pri izboru povjerio održavanje i pregledavanje plovila nestručnoj osobi (*culpa in eligendo*).

U slučaju opisanom ovdje pod točkom i. možemo zaključiti da nisu ispunjene pretpostavke za primjenu odredbe čl. 1066. st. 2. ZOO-a zato što primjena pravila o solidarnoj odgovornosti vlasnika i marine pretpostavlja saznanje vlasnika o nedostatku stvari. Međutim, tada se postavlja pitanje tko odgovara za štetu prouzročenu takvim nedostatkom na plovilu i po kojim pravilima za vrijeme dok se plovilo nalazi u posjedu marine radi obavljanja dodatnih usluga i radova. Po našem mišljenju, u opisanom slučaju plovilo ne bi imalo obilježje opasne stvari jer plovilo u ispravnom stanju u pravilu ne predstavlja opasnu stvar, a riječ je o takvoj mani za koju savjesni vlasnik nije znao i nije mogao znati, pa se prema tome od njega nije moglo razborito očekivati da s takvim plovilom postupa s povećanim oprezom. Nadalje, u takvoj situaciji marina koja preuzima plovilo u posjed od vlasnika oslanja se na izjave vlasnika kad je riječ o stanju plovila i njegovih eventualnih nedostataka, njezin je posjed nesamostalan i ograničen je svrhom i opsegom ugovorenih dodatnih usluga i radova.

Stoga, ne bi bilo primjereno ni pravično da marina odgovara za plovilo po strožim pravilima od vlasnika. Prema tome, u opisanoj situaciji odgovornost za štetu prouzročenu takvim nedostatkom na plovilu trebalo bi cijeliti po općim pravilima odgovornosti za štetu, tj. po pravilima subjektivne odgovornosti, i to po načelu pretpostavljene krivnje.

U slučaju opisanom ovdje pod točkom ii., po našem mišljenju, radi se o takvoj mani koja plovilu daje obilježje opasne stvari za koju odgovara vlasnik po pravilima objektivne odgovornosti za štetu jer je riječ o takvoj mani za koju je vlasnik mogao doznati da je održavanje i pregledavanje povjerio stručnoj osobi. Ujedno, smatramo da postoje pretpostavke i za primjenu čl. 1066. st. 2. ZOO-a jer se mana mogla otkriti uporabom odgovarajućeg stupnja pažnje. U tom slučaju, nema opravdanja da se vlasnik oslobodi od odgovornosti za svoju opasnu stvar koja ima skrivenu manu, a za koju je on trebao znati da je upotrijebio odgovarajući stupanj pažnje, pa vlasnik i nadalje ostaje odgovoran za svoju opasnu stvar. Kao što je objašnjeno, *supra* t. 2.4., u tom slučaju, uz marinu, odgovarat će i vlasnik plovila, znači postoji suodgovornost (solidarna odgovornost) marine i vlasnika plovila te marina ima pravo regresa prema vlasniku za čitav iznos isplaćen na ime naknade štete oštećeniku. Prema našem mišljenju, jednako bi trebalo cijeliti odgovornost i u slučaju kad vlasnik nije otkrio manu jer plovilo nije povjerio stručnoj osobi na pregled ili održavanje, a mana bi se inače mogla otkriti uporabom pažnje dobrog stručnjaka pri uobičajenom pregledu.

Drugačije je ako se radi o slučaju opisanom gore pod a), znači ako je plovilo imalo neku manu ili nedostatak, primjerice kvar na električnoj instalaciji, koji se nije mogao utvrditi uobičajenim pregledom primjenom pažnje dobrog stručnjaka. Stoga, vlasnik plovila nije ni znao ni mogao znati za taj kvar, odnosno nedostatak plovila, točnije njegovu skrivenu manu. Plovilo u konkretnim okolnostima nije opasna stvar zato što vlasniku nisu poznata opasna svojstva stvari niti su mu mogla biti poznata. Plovilo na vezu kao cjelina u uobičajenim okolnostima nije opasna stvar te u redovnom tijeku stvari za plovilo koje se redovito održava i uredno je opremljeno vlasnik nema razloga sumnjati da se radi o opasnoj stvari. Nije logično da vlasnik, a još manje marina, odgovara za štetu proizašlu iz skrivene mane ili skrivenog svojstva plovila za koje nisu ni znali ni mogli znati, pa im nisu bila ni mogla biti poznata potencijalno opasna svojstva stvari. U ovom slučaju treba primijeniti opća pravila o odgovornosti za štetu na temelju krivnje, tj. sustav subjektivne odgovornosti za štetu po načelu pretpostavljene krivnje. Kako bi se oslobodio odgovornosti, vlasnik, odnosno marina kojoj je plovilo bilo povjereno u posjed radi obavljanja ugovorenih usluga i radova, treba dokazati da je šteta nastala bez njegove, odnosno njezine krivnje (čl. 1045. st. 1. ZOO-a). Ako se, dakle, utvrdi uzročna veza između skrivene mane

plovila i štete, radit će se o slučajnoj šteti jer se skrivena mana ne može vlasniku pripisati u krivnju. Takav primjer predstavlja šteta prouzročena kvarom na električnoj instalaciji plovila koji nije bilo moguće otkriti uobičajenim pregledom uz uporabu odgovarajućeg stupnja pažnje, tj. pažnje dobrog stručnjaka.

Slučaj je događaj (ne mora se raditi o vanjskom događaju) koji bi, da ga je vlasnik mogao predvidjeti, mogao i spriječiti, ali se ne može vlasniku pripisati u krivnju. Za slučajne štete ne odgovara onaj koji odgovara na temelju krivnje, već rizik slučajnih šteta snosi sam oštećenik.<sup>89</sup>

Vlasnik plovila ne bi se osnovano mogao pozivati na slučaj ako nije postupao u skladu s pravilima koja mogu spriječiti slučajne štete, primjerice ako je vlasnik zanemario održavanje plovila i redovito servisiranje pa nije znao za kvar, iako bi se kvar otkrio uobičajenim pregledom primjenom odgovarajućeg stupnja pažnje kao što je prethodno opisano.

### **3. JE LI BROD OPASNA STVAR TE JESU LI DJELATNOSTI KOJE SE OBAVLJAJU NA BRODU OPASNE DJELATNOSTI**

Kad se govori o štetama koje brod može prouzročiti u sklopu osnovne namjene kojoj brod služi, a to je plovidba (kretanje) i njegov boravak na vezu, onda se tu misli na štete nastale zbog sudara između plovnih objekata ili udara broda u operativne obale, lukobrane, lučke uređaje i postrojenja, plutajuće objekte (balisažne oznake, plutače za vez, podvodne kabele, cjevovode i sl.), druge instalacije i naprave na moru (naprave za bušenje i vađenje nafte), smrt ili ozljede kupača i drugih osoba u moru, onečišćenje okoliša i sl. Za sve te slučajeve pravila o odgovornosti za štetu propisana su specijalnim zakonskim odredbama PZ-a i(li) međunarodnim konvencijama koje obvezuju Republiku Hrvatsku. Osim, primjerice, spomenutih izvanugovornih odnosa odgovornosti za štetu koju prouzroči brod osobama i stvarima izvan broda te okolišu, postoje brojni odnosi odgovornosti za štetu nastali iz ugovora o iskorištavanju pomorskih brodova u kojima je brod središnji pojam i osnovno sredstvo pomoću kojeg se ti ugovori ispunjavaju, a koji su također uređeni pomorskopravnom legislativom i međunarodnim ugovorima.

Pitanje je li brod opasna stvar u hrvatskoj sudskoj praksi najčešće se razmatralo u sporovima u kojima su sudovi odlučivali o odgovornosti za štetu nastalu zbog tjelesne ozljede ili smrti člana posade ili zbog narušenja zdravlja koje član posade pretrpi na radu ili u vezi s radom na brodu.

---

<sup>89</sup> Bukovac Puvača, M., »Sive zone« izvanugovorne odgovornosti..., *op. cit.*, str. 233.

Razlog je tomu što čl. 145. st. 2. PZ-a propisuje da za štetu nastalu zbog tjelesne ozljede ili smrti člana posade ili zbog narušenja zdravlja koju član posade pretrpi na radu ili u svezi s radom na brodu, nastalu od opasne stvari ili opasne djelatnosti brodar odgovara prema općim propisima o odgovornosti za štetu od opasne stvari ili opasne djelatnosti, kao i za takvu štetu koju član posade pretrpi na radu ili u vezi s radom na brodu zbog nepostojanja uvjeta za siguran rad. Znači, u ovim slučajevima odgovornosti za štetu PZ izričito upućuje na odredbe ZOO-a o odgovornosti za štetu od opasne stvari, odnosno opasne djelatnosti.

Odlučujući u brojnim predmetima te vrste sudovi su unisoni u shvaćanju da brod kao cjelina nije opasna stvar, ali u određenim okolnostima to može biti, kao i pojedine djelatnosti koje se obavljaju na brodu, ovisno o okolnostima u kojima se obavljaju. U sporu za naknadu štete koju član posade potražuje od brodarka sud se izjasnio da brod sam po sebi nije stvar koja je opasna za članove brodske posade, ali pojedini dijelovi broda mogu biti opasne stvari.<sup>90</sup> Primjerice, brodske stubbe ne mogu se u redovitom tijeku stvari smatrati opasnom stvari, ali i to je moguće u određenim slučajevima s obzirom na konstrukciju stuba te na način i mjesto njihove uporabe.<sup>91</sup> Slično tomu, sud je ocijenio da rad na visokim mokrim i potpuno okomitim ljestvama (bez kuta nagiba) predstavlja, bez obzira na stupanj pozornosti upotrijebljen pri radu (penjanju ili spuštanju), mogućnost pokliznuća, odnosno ugrožavanja zdravlja i života osobe koja taj posao obavlja. Sud smatra da je korištenje ovakvih ljestvi u opisanim uvjetima opasno za život i zdravlje korisnika pa zbog toga one udovoljavaju svim obilježjima opasne stvari.<sup>92</sup>

U postupku u kojem pomorac potražuje naknadu štete koju je pretrpio obavljajući poslove prvog časnika stroja Visoki trgovački sud (u nastavku: VTS)<sup>93</sup> je ocijenio da je opasna djelatnost rad na održavanju broskog stroja u prostoru ispod cilindra te ispod visećeg tereta težine veće od jedne tone. Do nesreće u kojoj je tužitelj ozlijeđen došlo je pri čišćenju cilindra porivnog stroja kad je stapajica sa stapalom, teška više od 1,5 tona, pala i prignječila tužiteljevu lijevu nogu u predjelu između kuka i koljena pri čemu je zadobio teške tjelesne ozljede. Prema mišljenju suda, obavljanje poslova čišćenja cilindra stroja opasna je djelatnost zbog toga što se pri obavljanju tog posla (zavijanje vijka u broskom stroju ispod cilindra)

---

<sup>90</sup> VTS, VI Pž-3769/2004 od 13. prosinca 2007.

<sup>91</sup> VTS, Pž-370/04 od 23. kolovoza 2006., *Izbor odluka Visokog trgovačkog suda Republike Hrvatske*, broj 13, 2007., str. 133-136.

<sup>92</sup> TS u Splitu, VI-P-616/1997. od 15. ožujka 2000., opširniji prikaz presude: Skorupan Wolff, V., *Obilježja opasne stvari* [prikaz presude], *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, god. 44 (2005.), br. 159, str. 197-207.

<sup>93</sup> VTS, Pž-3150/13-3 od 22. svibnja 2014.

tužitelj nalazio u uskom prostoru gdje mu je kretanje i pomicanje bilo ograničeno, a pri tome se nalazio ispod stapala obješenog na dizalici što već samo po sebi ukazuje na okolnosti od kojih prijeti povećana opasnost za zdravlje i život.

U sporu u kojem tužitelj kao član brodske posade zaposlen na radnom mjestu poslužitelja sisaljki (mazač) potražuje naknadu materijalne i nematerijalne štete koju je pretrpio zbog ozljede na radu tijekom obavljanja posla pripreme čišćenja tanka, prvostupanjski je sud odlučio da je djelatnost obavljanja poslova pripreme čišćenja tankova opasna djelatnost. Svoju je odluku obrazložio time što smatra da je riječ o radu na vlažnoj i masnoj podlozi, a korištenje zaštitne odjeće ne može spriječiti pokliznuće niti tom poslu otkloniti karakteristiku opasne djelatnosti. VTS<sup>94</sup> nije prihvatio navedenu ocjenu prvostupanjskog suda jer smatra da prvostupanjski sud nije mogao izvesti zaključak o opasnoj djelatnosti samo na temelju toga što se tužiteljjev posao obavljao na mokroj i masnoj podlozi. VTS smatra da nisu utvrđene sve okolnosti nezgode, prvenstveno lokacija nezgode (paluba ili stube) i način obavljanja posla, a na temelju čega bi se mogla ispitati narav konkretne djelatnosti, a potom i postojanje objektivne odgovornosti za štetu. Istaknuo je da u svakom pojedinom slučaju treba ispitati mjesto i područje nezgode, vrijeme i način nastanka štete, kao i okolnosti pod kojima je šteta nastupila. Tek kad se ispituju sve te okolnosti, sud može steći dovoljno podataka da bi ocijenio radi li se o opasnoj djelatnosti. Nadalje, po VTS-u, čak da je tužitelj i dokazao da je na mjestu pada koje nije utvrđeno, obućom nanosena masnoća, to automatski ne mora značiti kako je riječ o opasnoj stvari ili djelatnosti jer je tužitelj bio osposobljen za rad i riječ je o uobičajenom poslu, a on je koristio zaštitnu opremu.

U parnici za naknadu štete koju potražuje pomorac zbog ozljeda koje je zadobio tijekom obavljanja redovitog posla trećeg časnika palube, a to je nadgledanje operacije učvršćivanja remorkera na brod radi priveza, VTS<sup>95</sup> je odlučio da je korištenje usluge remorkera pri privezu broda opasna djelatnost. Do tužiteljeva ozljeđivanja došlo je zbog puknuća konopa remorkera na krmenom prostoru broda. Sud je obrazložio da djelatnost korištenja usluge remorkera pri privezu smatra opasnom u konkretnom slučaju jer se posao obavljao u uvjetima noćnog rada u luci i zahtijevao je suradnju i komunikaciju više sudionika tog posla te potrebu za njihovim usklađenim stručnim djelovanjem.

Argumenti koje sud iznosi u prilog zaključka da je učvršćivanje remorkera za brod opasna djelatnost, prema našem mišljenju, podložni su kritici. Obavljanje učvršćivanja remorkera za brod u uvjetima noćnog rada samo po sebi

---

<sup>94</sup> VTS, Pž-5324/07 od 23. listopada 2008.

<sup>95</sup> VTS, Pž-1827/05 od 22. siječnja 2009.



nije odlučan argument za kvalifikaciju te djelatnosti kao opasne djelatnosti, pogotovo ako se uzme u obzir da se posao obavljao u luci i sigurno je postojala odgovarajuća rasvjeta. Nadalje, gotovo da ne postoji neki posao na brodu koji ne zahtijeva suradnju i komunikaciju članova posade te njihov usklađen rad. Zbog toga se zaključak suda da je određena djelatnost opasna djelatnost jer se pri obavljanju te djelatnosti zahtijevala suradnja i komunikacija više sudionika tog posla te njihovo usklađeno djelovanje čini pravno neodrživim.

Ovaj primjer iz sudske prakse dobro ilustrira da u našem pravu postoji mogućnost preširoke primjene pravila o objektivnoj odgovornosti te da bi doprinos sudske prakse trebao biti veći, i to u smjeru razrade jasnijih argumenata zbog čega je nešto opasna stvar i objašnjenja očekivanih standarda ponašanja vlasnika opasne stvari. U tom smislu čini se da je argumentacija suda iz sudske odluke prikazane prije ove odluke<sup>96</sup> puno sadržajnija i jasnije interpretira očekivani standard pažnje. Sud je istaknuo potrebu izrazito restriktivnog tumačenja opasne djelatnosti u slučaju ako se radi o uobičajenom poslu, za koji je pomorac osposobljen i u kojem koristi zaštitnu opremu. Polazeći od toga da u našem građanskom pravu sustav objektivne odgovornosti predstavlja iznimku od opće primjenjivog sustava subjektivne odgovornosti po načelu pretpostavljene krivnje, smatramo da bi se pravila o objektivnoj odgovornosti trebala primjenjivati restriktivno samo na one djelatnosti (aktivnosti) koje uključuju osjetno visok rizik nastupanja štete. Primjer dobrog pristupa interpretaciji pitanja je li određeni dio broda opasna stvar, vidljiv je iz sljedeće VTS-ove odluke. VTS<sup>97</sup> je odlučivao o zahtjevu pomorca za naknadu štete koju je pretrpio pri odvezivanju broda. Oštećeni je obavljao radnju uključivanja bubnja priveznog vitla s čeličnim užetom na pogonsku osovinu vitla koristeći sva propisana zaštitna sredstva. Nakon što je kadet otpustio kočnicu kojom je bio zakočen bubanj priveznog vitla, tužiteljeva lijeva ruka bila je prislonjena na pogonsku osovinu vitla, točnije na kandžastu spojku, te je došlo do tužiteljeva ozljeđivanja – amputacije četvrtog prsta lijeve ruke. Sudski vještak pomorske struke objasnio je da se osoba koja upravlja ručicom za uključivanje nema potrebe približavati kandžastoj spojci, niti je smije dodirivati, naročito ne u trenucima manevriranja vitlom. Također, ruka ili bilo koji dio tijela ili odjeće pomorca ni u kojem slučaju ne smije biti u dodiru ni sa spojkom, ni s osovinom ni s nekim pokretnim dijelom osovine priveznog vitla. Na temelju toga sud je zaključio da vitlo na brodu po svojoj namjeni, svojstvima, mjestu i načinu upotrebe nije opasna stvar. Sud je odlučio da je u konkretnom slučaju pomorac postupao s krajnjom nepažnjom jer je, kako bi potražio spojku

---

<sup>96</sup> VTS, Pž-5324/07 od 23. listopada 2008.

<sup>97</sup> VTS, Pž-6704/07-3 od 19. svibnja 2011.

za odvezivanje i privezivanje koja se nalazi između bubnja i prijenosnika zupčanika vitla, unatoč dugogodišnjem iskustvu pomorca, stavio ruku na pokretni dio osovine priveznog vitla, što nije smio učiniti.

#### **4. PRIKAZ I KOMENTAR SUDSKE PRAKSE U VEZI S PITANJEM JE LI PLOVILLO NA VEZU OPASNA STVAR, A DJELATNOST MARINE OPASNA DJELATNOST**

##### **4.1. Presuda Trgovačkog suda u Rijeci broj 8 P-2590/14-113 od 11. ožujka 2019. godine**

U ovom predmetu sud je odlučivao o tužbenom zahtjevu za naknadu štete zbog uništenja tužiteljeva plovila K. koje se u trenutku štetnog događaja nalazilo na suhom vezu u marini, i to na temelju ugovora o vezu koji je tužitelj sklopio s lukom nautičkog turizma (marinom). Tužiteljevo je plovilo uništeno dana 22. prosinca 2012. godine u požaru u kojem je izgorjelo ukupno dvadeset plovila smještenih na suhom vezu u marini. 1. i 2. tuženici su vlasnici plovila M. s kojeg je potekao požar i proširio se na druga plovila, a koje se nalazilo na susjednom vezu pored tužiteljeva plovila, 3. tuženi u sporu je osiguratelj odgovornosti 1. i 2. tuženika, 4. tuženik je koncesionar luke nautičkog turizma (marine) u kojoj su plovila bila smještena na suhom vezu, 5. tuženik je osiguratelj odgovornosti 4. tuženika (marine).

Sud je izdvojio sljedeća pitanja kao sporna pitanja u ovom sudskom sporu: Što je uzrok požara u marini? Je li požar nastao na plovilu M. u vlasništvu 1. i 2. tuženika te se s tog plovila proširio na tužiteljevo plovilo? Je li do požara došlo zbog skrivenog nedostataka plovila M. ili zbog neredovitog održavanja tog plovila? Je li plovilo M. u vlasništvu 1. i 2. tuženika, kao i ostala plovila koja su se nalazila na suhom vezu, u okolnostima slučaja opasne stvari? Odgovaraju li tuženici 1. i 2. za naknadu štete prema pravilima o objektivnoj odgovornosti? Je li djelatnost marine koja se sastoji u smještaju plovila na suhom vezu opasna djelatnost, a u vezi s tim odgovara li marina za nastalu štetu po kriteriju objektivne odgovornosti? Je li marina poduzela sve zakonom propisane mjere za sprječavanje nastanka požara i time se oslobodila odgovornosti za štetu u konkretnom slučaju? Kakva je pravna narav ugovora o vezu sklopljenog između tužitelja i marine?<sup>98</sup>

---

<sup>98</sup> Sud je u presudi istaknuo da je među strankama sporna i tužiteljeva aktivna legitimacija, a u vezi s tim pitanjem je li tužitelj bio vlasnik plovila K. Prema mišljenju suda, sporna je primjena prava u odnosu na stjecanje prava vlasništva na plovilu tužitelja, a sud je to pitanje ocijenio primjenom mjerodavnog francuskog prava s obzirom na to da je plovilo

Središnje je činjenično pitanje za ovaj spor: Što je uzrok požara u marini? O tome ovisi i pitanje je li i tko je od tuženika odgovoran za štetu. Nakon provedenog dokaznog postupka sud je utvrdio da je požar potekao s plovila M. u vlasništvu 1. i 2. tuženika, a njegov je uzrok kvar na električnoj instalaciji dvanaestvoltne mreže koja se nalazila iznad akumulatorskih baterija na lijevoj strani krmenog dijela tog plovila. Na plovilu M. pronađeni su tragovi taljenja na električnoj instalaciji, a ti tragovi, prema mišljenju vještaka, ukazuju na kvar na električnoj instalaciji plovila M. na kojem su nastala najveća termička oštećenja u odnosu na druga plovila zahvaćena požarom. Nadalje, vještaci su u svom nalazu i mišljenju objasnili da je uslijed oštećenja izolacije došlo do kratkog spoja, iskrenja (taljenja) bakrenog vodiča s temperaturama iznad 1080 Celzijevih stupnjeva, a u trenutku direktnog kratkog spoja, i više od 3500 Celzijevih stupnjeva. Užarene iskre (rastaljene čestice) bakrenog vodiča izazvale su zapaljenje plastične izolacije vodiča, odnosno zapaljenje gorivih materijala (tekstil, plastika i sl.) te širenje požara na zapaljivi materijal u okolini. Vještaci su isključili druge moguće uzroke požara na plovilu M. u vlasništvu 1. i 2. tuženika i na ostalim plovilima, kao, primjerice, samozapaljenje, mehaničke iskre, prirodne pojave (grom, munja), statički elektricitet, ionizacijsko zračenje, namjerno izazivanje paljenja i dr.

Sud je u presudi istaknuo kako utvrđena činjenica da je požar potekao iz plovila M. u vlasništvu 1. i 2. tuženika te da je do njega došlo upravo zbog kvara na električnoj instalaciji dvanaestvoltne mreže proizlazi iz svih dokaza provedenih u postupku (saslušanja stranaka, svjedoka i vještačenja).

Nadalje, sud je u postupku utvrđivao je li do požara na plovilu M. u vlasništvu 1. i 2. tuženika došlo zbog skrivene mane ili skrivenog svojstva tog plovila.<sup>99</sup> U vezi s tim sudom zaključio je kako niti jedan dokaz proveden tijekom postupka (iskazi svjedoka, 1. tuženika i vještačenja) ne ukazuje na to da je do požara na plovilu M., koji se s tog plovila prenio na druga plovila, došlo zbog neke skrivene mane ili skrivenog svojstva tog plovila za koje su tuženici 1. i 2. znali i koje skriveno svojstvo nisu prijavili 4. tuženiku (marini). Vještaci su u svom

---

K. registrirano pod francuskom zastavom. Usto, sud je kao sporna ocijenio i pitanja je li tužitelj od svog osiguratelja namiren za štetu koju je pretrpio uslijed gubitka plovila K., ima li tužitelj pravo podnošenja direktne tužbe protiv 5. tuženika kao osiguratelja odgovornosti 4. tuženika, visina nastale štete i dr. Ova pitanja nećemo obrazlagati i komentirati u radu jer se ne odnose na temu koju rad obrađuje, to jest, je li u konkretnom slučaju plovilo na vezu opasna stvar i(li) djelatnost marine opasna djelatnost.

<sup>99</sup> To pitanje sud je ocijenio relevantnim zbog toga što je odredbama čl. 1066. st. 1. i 2. ZOO-a propisano da za štetu od opasne stvari umjesto vlasnika stvari, i isto kao on, odgovara osoba kojoj je vlasnik povjerio stvar da je nadgleda, ali će pored nje odgovarati i vlasnik stvari ako je šteta proizašla iz neke skrivene mane ili skrivenog svojstva stvari na koje joj vlasnik nije skrenuo pozornost.

nalazu i mišljenju istaknuli kako je uzrok požara kvar na električnoj instalaciji te objasnili da kvar električne instalacije, odnosno oštećenje izolacije vodiča električnih instalacija, nije moguće utvrditi ni prije požara, a još manje nakon požara. Navedeni nedostatak nije moguće sa sigurnošću uočiti i prevenirati periodičkim pregledima i ispitivanjima, a osobito ne vizualnim pregledom električne instalacije te se ne radi o nedostatku plovila u tehničkom smislu.

Sud je u postupku razmatrao i pitanje je li plovilo M. u vlasništvu 1. i 2. tuženika redovito održavano te postoji li skrivljeno ponašanje 1. i 2. tuženika. U odnosu na to pitanje sud je zaključio da uzrok požara nije skrivljena radnja 1. i 2. tuženika. Prema mišljenju suda, takav zaključak proizlazi iz toga što nijednim propisom nije određena obveza vlasnika plovila da isprazni tankove s gorivom tijekom pripreme plovila za zimovanje. Nadalje, sud je istaknuo da iz provedenih dokaza proizlazi kako su tuženici 1. i 2. redovito održavali svoje plovilo, a to se može zaključiti iz uvida u račune brodogradilišta P. i M.E. ispostavljene za održavanje predmetnog plovila.

Osim toga, sud je u postupku utvrđivao činjenice koje se odnose na pitanje je li 4. tuženik (marina) poduzeo sve zakonom propisane mjere za sprječavanje nastalog požara. Utvrdio je kako je »4. tuženik nesumnjivo imao organiziranu protupožarnu zaštitu na zavidnom nivou što je u ovom postupku dokazano, kako materijalnom dokumentacijom (...) tako i personalnim dokazima (...) iz kojih proizlazi pravovremenost reakcije na nastali požar od strane 4. tuženika«. <sup>100</sup> Prema mišljenju suda, to nedvojbeno, proizlazi i iz činjenice da su vatrogasci došli na požarište desetak minuta nakon izbijanja požara, što znači da su ih o požaru pravodobno obavijestili djelatnici marine.

Što se tiče pravnog pitanja jesu li plovila na vezu opasne stvari, sud je zaključio da iz niza činjenica i okolnosti utvrđenih tijekom postupka proizlazi kako su plovila na suhom vezu u konkretnom slučaju predstavljala opasne stvari. Za takav zaključak sud je iznio sljedeće argumente:

a) »predmetna plovila, odnosno nastanak požara na njima, očito nisu bili u potpunoj kontroli 4. tuženika kod kojeg su sva ta plovila bila smještena na temelju ugovora o vezu, a na što ukazuje okolnost da se požar jako brzo širio (što proizlazi iz materijalnih i personalnih dokaza provedenih tijekom postupka)«, <sup>101</sup>

b) karakteristike samih plovila, materijal od kojeg su izrađena (plastika), činjenica da se u njima nalazilo gorivo u tankovima, a u nekima plinske boce,

c) položaj plovila u marini (između plovila je mala udaljenost, a takav je razmak pridonio širenju požara),

---

<sup>100</sup> TS u Rijeci, 8 P-2590/14-113 od 11. ožujka 2019., str. 14.

<sup>101</sup> *Ibidem*.

d) požar na plovilima prouzročio je materijalnu štetu velikih razmjera,

e) plovila su se nalazila na metalnim nosačima uzdignutim oko 3 metra od poda, a što je otežalo gašenje požara.

Nadalje, sud je i djelatnost marine ocijenio kao opasnu djelatnost: »S obzirom na to da marina vrši smještaj na suhom vezu plovila koja predstavljaju opasne stvari, sam smještaj tih plovila na suhom vezu predstavlja opasnu djelatnost, i to kako prema teoriji rizika (jer je na području suhe marine smješten velik broj plovila koja zbog svojih karakteristika predstavljaju opasne stvari, što potencijalno znači da se na tom području kreće i puno ljudi koji mogu postati žrtve), tako i prema teoriji opasnosti (plovila sadrže tankove pune goriva i plinske boce), a ta se opasnost u konkretnom slučaju pokazala opravdanom. Sud je djelatnost marine ocijenio rizičnom, prije svega, uzimajući u obzir mogućnost nastupanja teških posljedica i velikih financijskih šteta. Ako je moguć nastup velikih financijskih šteta, onda je takva djelatnost za onog koji se njome bavi i financijski rizična, a za korisnike posljedično tome i opasna.«<sup>102</sup> Osim toga, sud je istaknuo da marina (4. tuženik) odgovara iz svoje djelatnosti objektivno »jer korisnik veza računa na siguran smještaj svoje brodice na suhom vezu za vrijeme dok brodica nije u namjenskoj uporabi (plovidbi) i za vrijeme dok je u zimskim mjesecima veći dio vremena odsutan«.<sup>103</sup>

Sud je u presudi razmatrao i pitanje kakva je pravna narav ugovora o vezu sklopljenog između tužitelja i 4. tuženika (marine). U vrijeme sklapanja ugovora o vezu i nastanka štetnog događaja ugovor o vezu nije bio imenovani ugovor pa je sud istaknuo kako na taj ugovorni odnos, osim ugovornih odredbi, treba primijeniti i zakonske odredbe najsličnijeg ugovora ugovoru o vezu. Kao najsličniji ugovor sud je primijenio ugovor o uskladištenju iz odredbe 744. st. 1. ZOO-a. Pri tome je sud to svoje shvaćanje obrazložio riječima: »Ugovor o vezu po pravnoj prirodi najsličniji je ugovoru o uskladištenju jer je i marina, baš kao i skladištar, dužna poduzimati određene mjere radi nadziranja plovila koje se kod nje nalazi na suhom vezu, radi sprječavanja štete na plovilima te kao takva ne predstavlja tek zakupodavca prostora koji daje za smještaj plovila.«<sup>104</sup> Nadalje, sud je istaknuo da čuvanje robe u skladištu te smještaj i čuvanje plovila na suhom vezu čine predmet poslovanja i skladišta i marine. Usto, uporište za takav pravni pristup tumačenja ugovora o vezu sud vidi i u odredbama Pravilnika o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma<sup>105</sup> kojima je definirana suha marina, među

---

<sup>102</sup> *Ibid.*, str. 19.

<sup>103</sup> *Ibidem.*

<sup>104</sup> *Ibid.*, str. 18.

<sup>105</sup> *Narodne novine*, br. 72/2008.

ostalim, i kao mjesto uređeno za pružanje usluga uskladištenja plovnih objekata. Sud smatra da navedena definicija, a s obzirom na djelatnost marine koja se sastoji od skladištenja plovila, upućuje na primjenu ugovora o uskladištenju.

Sud je odlučio da je osnovan tužbeni zahtjev te da je za štetu odgovorna marina (4. tuženik) i osiguratelj odgovornosti marine (5. tuženik), a primijenio je pravila o odgovornosti za štetu od opasne stvari i opasne djelatnosti te odredbe ZOO-a o ugovoru o uskladištenju.

Sud je odlučio da marina odgovara temeljem čl. 1066. st. 1. ZOO-a, i to umjesto vlasnika plovila M. i isto kao on jer je plovilo M. opasna stvar, a njegov je vlasnik marini povjerio da nadgleda plovilo. Osim toga, zaključio je da marina (4. tuženik) odgovara iz svoje djelatnosti objektivno te da nije dokazala razloge oslobođenja od odgovornosti. Nadalje, prema shvaćanju suda, marina odgovara i kao skladištar, pa je sud primijenio i odredbe ZOO-a koje uređuju ugovor o uskladištenju, i to čl. 745. st. 1. ZOO-a, te istaknuo da se u ovom slučaju radi o objektivnoj, odnosno pooštrenoj odgovornosti iz profesionalne djelatnosti jer čuvanje robe u skladištu te smještaj i čuvanje plovila na suhom vezu čine predmet poslovanja i skladištara i marine. Sud je istaknuo kako marina nije dokazala razloge za oslobođenje odgovornosti iz čl. 745. st. 1. ZOO-a. U odnosu na 5. tuženika (osiguratelja odgovornosti marine) sud smatra da zajedno s marinom (4. tuženikom), i to solidarno, odgovara tužitelju za štetu i 5. tuženik kao njezin osiguratelj odgovornosti na temelju odredbe čl. 964. i 965. ZOO-a.

Iz presude je vidljivo kako, prema shvaćanju suda, marina odgovara za štetu po trima osnovama: 1. iz ugovora o vezu prema pravilima o ugovoru o uskladištenju, 2. kao štetnik koji obavlja opasnu djelatnost i 3. kao osoba kojoj je vlasnik opasne stvari povjerio opasnu stvar da ju nadzire.

Smatramo kako pravni pristup određenim pitanjima te pojedini zaključci suda u ovom predmetu zaslužuju dublju raspravu. Ponajprije, smatramo vrlo upitnim argumente suda zbog kojih zaključuje kako je plovilo na vezu opasna stvar, a djelatnost marine opasna djelatnost. U poglavlju 5. ovog rada analiziramo kriterije relevantne za prosudbu je li plovilo na vezu opasna stvar te komentiramo argumente suda prikazane u ovom poglavlju. Poglavlje 6. ovog rada sadrži analizu je li djelatnost marine opasna djelatnost te kritički osvrt na argumente suda koji se odnose na to pitanje. U nastavku ovog poglavlja komentiramo odluku suda u pogledu ostalih pravnih pitanja koja smatramo dvojbenima u sudskoj odluci.

Prema shvaćanju suda, činjenica što plovilo M. u konkretnom slučaju predstavlja opasnu stvar ne znači kako postoji odgovornost vlasnika tog plovila (1. i 2. tuženika) za nastanak štete po kriteriju objektivne odgovornosti. Sud se pozvao na odredbu čl. 1066. st. 1. ZOO-a, prema kojoj umjesto vlasnika stvari i isto

kao on, za štetu od opasne stvari odgovara osoba kojoj je vlasnik povjerio stvar da se njome služi ili osoba koja je inače dužna da je nadgleda, a nije kod njega na radu. Sud smatra da su 1. i 2. tuženici na temelju ugovora o suhom vezu 4. tuženiku (marini) povjerali svoju stvar (plovilo) da je nadgleda jer je bila riječ o zimskom razdoblju kad 1. i 2. tuženici nisu boravili u Republici Hrvatskoj. Prema mišljenju suda, odgovornost 1. i 2. tuženika može postojati samo ako je šteta proizašla iz neke skrivene mane ili skrivenog svojstva stvari (plovila) na koje oni kao vlasnici stvari nisu skrenuli pozornost marini kao osobi koja tu stvar nadgleda (čl. 1066. st. 2. ZOO-a), a sud smatra da se o tome u predmetnom slučaju ne radi.

Takvoj odluci, točnije, zaključku suda, trebala je prethoditi analiza ugovora o vezu sklopljenog između 1. i 2. tuženika (vlasnika plovila M. s kojeg je potekao požar) i marine te pomno razmatranje pitanja je li prema tom ugovoru marina doista imala obvezu nadgledanja plovila M. u vlasništvu 1. i 2. tuženika u smislu čl. 1066. ZOO-a. Drugo esencijalno pitanje relevantno za primjenu odredbe čl. 1066. st. 2. ZOO-a je pitanje je li plovilo M. imalo skrivenu manu koja je prozročila štetu. Prema shvaćanju suda, marina odgovara tužitelju umjesto 1. i 2. tuženika kao vlasnika opasne stvari (plovila) i to u ulozi osobe kojoj je vlasnik povjerio opasnu stvar da ju nadgleda. Dakle, za primjenu odredbe čl. 1066. st. 1. ZOO-a središnje je pitanje koji je sadržaj ugovora o vezu između marine i 1. i 2. tuženika te je li ugovor sadržavao obvezu marine da nadgleda plovilo M. u vlasništvu 1. i 2. tuženika. Na tu okolnost sud nije izvodio nikakve dokaze niti je tu činjenicu utvrđivao. Zbog toga smatramo da je u ovom sporu u odnosu na to pitanje činjenično stanje ostalo nepotpuno utvrđeno, a bez utvrđivanja te činjenice sud nije imao osnova za odluku da marina odgovara umjesto vlasnika plovila (1. i 2. tuženika) temeljem čl. 1066. st. 1. ZOO-a. Nadalje, kao što je prethodno opisano *supra* t. 2.4., i na ovom mjestu treba istaknuti kako pod pretpostavkom da je u sklopu ugovora o vezu ugovorena usluga nadzora plovila na vezu, prema uobičajenoj poslovnoj praksi hrvatskih marina takav nadzor ne uključuje predaju plovila u posjed marini, a posjed opasne stvari nužna je pretpostavka za odgovornost osobe koja nije vlasnik stvari temeljem čl. 1066. st. 1. ZOO-a. Prema tome, treba istaknuti kako pravni pojam nadzora plovila na vezu u sklopu ugovora o vezu, kako se kristalizirao u uobičajenoj poslovnoj praksi marina, a zatim i u kontekstu relevantnih odredbi iz PZ-a koje reguliraju ugovor o vezu (osobito čl. 673.n PZ-a), ne odgovara pravnom značenju pojma nadgledanje u smislu čl. 1066. ZOO-a. Glavna je razlika u tome što dužnost nadgledanja stvari iz čl. 1066. ZOO-a proizlazi iz posjeda te stvari, a nadzor plovila na vezu kao posebna vrsta usluge, tj. ugovorne obveze marine, ne podrazumijeva posjed plovila od strane marine. Zbog opisanog, prema

našem mišljenju, sud nije imao osnova za zaključak da marina odgovara za štetu umjesto vlasnika plovila temeljem čl. 1066. st. 1. ZOO-a.

Zakonodavac posebno uređuje situaciju kad je šteta proizašla iz neke skrivene mane ili skrivenog svojstva plovila<sup>106</sup> na koje vlasnik plovila marini nije skrenuo pozornost te predviđa solidarnu odgovornost marine i vlasnika plovila (čl. 1066. st. 2. ZOO-a). U prikazanom slučaju iz sudske prakse, kao što je istaknuto, sud je primijenio upravo tu zakonsku odredbu. Smatramo da se i ovom dijelu sudske odluke može uputiti kritika jer iz činjeničnih utvrđenja suda ne proizlazi pravilna pravna ocjena suda o pitanju radi li se o skrivenoj mani. Vještaci su u nalazu i mišljenju istaknuli kako kvar električne instalacije, odnosno oštećenje izolacije vodiča električnih instalacija, nije moguće utvrditi prije požara, a još manje nakon požara. Također, prema mišljenju vještaka, navedeni nedostatak nije moguće sa sigurnošću uočiti i prevenirati periodičkim pregledima i ispitivanjima, a osobito ne vizualnim pregledom električne instalacije. Usprkos tako utvrđenim činjenicama, sud je zaključio kako do požara na plovilu M., koji se s tog plovila prenio na druga plovila, nije došlo zbog neke skrivene mane ili skrivenog svojstva plovila M. Smatramo kako se upravo u ovom slučaju radi o tome da je šteta proizašla iz skrivene mane plovila. Skrivena je mana takav nedostatak koji se ne može otkriti uobičajenim pregledom, a vlasnik plovila nije bio svjestan tog nedostatka niti mu je on mogao biti poznat. Uvidom u račune brodogradilišta koje su priložili 1. i 2. tuženici sud je utvrdio kako su oni plovilo M. redovito servisirali i održavali, a to znači da su uložili odgovarajući stupanj pažnje u pregled plovila radi provjere njegove sigurnosti i ispravnosti. Dakle, u konkretnom slučaju uzrok je požara skrivena mana – kvar na električnoj instalaciji plovila. Kao što je objašnjeno, plovilo na vezu nije opasna stvar. Također, ako se plovilo redovito održava i ako je uredno opremljeno, vlasnik nema razloga sumnjati da je njegovo plovilo opasna stvar. Samo iznimno plovilo može biti opasna stvar zbog nekog nedostatka, mane ili kvara, ali isključivo u slučaju ako je vlasniku poznato to opasno svojstvo njegova plovila ili ako mu ono nije smjelo ostati nepoznato. U konkretnom slučaju trebalo je primijeniti pravila o subjektivnoj odgovornosti za štetu, dakle, odgovornosti na temelju krivnje. Kako je u postupku utvrđeno da na strani marine nije bilo propusta dužne pažnje, osobito u pogledu sustava protupožarne zaštite, te da nije bilo krivnje za štetu ni na strani vlasnika, po našem mišljenju u ovom slučaju je trebalo zaključiti kako je šteta nastala slučajno, a rizik slučajnih šteta snosi sam oštećenik.

Treba razjasniti još jedno važno pitanje. Za potrebe ove rasprave uzмимо da se u postupku ispravno utvrdilo da su vlasnici plovila s kojeg je potekao

---

<sup>106</sup> O pojmu skrivene mane *supra* t. 2.4.1.



požar i marina sklopili takav ugovor o vezu koji ne uključuje predaju plovila M. u posjed marini, a pod pretpostavkom da je plovilo opasna stvar.<sup>107</sup> Tada ne bi postojali uvjeti za primjenu odredbe čl. 1066. st. 2. ZOO-a. Za štetu bi odgovarali vlasnici plovila M. jer je požar potekao s njihova plovila i prouzročio štetu na plovilu tužitelja. Znači, sukladno odredbi 1066. st. 1. ZOO-a odgovarao bi vlasnik plovila. Međutim, to ne isključuje razmatranje pitanja postoji li krivnja marine. Naime, marina je kao koncesionar koji se brine o sigurnosti u luci dužna poduzeti sve mjere protupožarne zaštite i pravodobnu intervenciju ako dođe do požara. Ako bi se utvrdilo da je marina djelomično pridonijela nastanku štete, vlasnici opasne stvari (plovila M. s kojeg je potekao požar) ne oslobađaju se odgovornosti, nego odgovaraju oštećeniku solidarno s trećom osobom (marinom) za cijelu štetu, a treća osoba (marina) dužna je snositi štetu razmjerno težini svoje krivnje.<sup>108</sup> U konkretnom slučaju u postupku je utvrđeno kako je uzrok požara isključivo kvar na električnoj instalaciji plovila te da je marina imala uredno organiziranu protupožarnu zaštitu i da je pravodobno reagirala na požar, pa s te osnove u konkretnom slučaju ne bi bilo solidarne odgovornosti marine i vlasnika plovila s kojeg je potekao požar.

Također, treba istaknuti kako kvar na plovilu ni u kojem slučaju ne bi trebao biti u sferi odgovornosti marine. Prema prevladavajućoj praksi ugovaranja veza u marini te na temelju analize općih uvjeta poslovanja koncesionara marine, koji je 4. tuženi u sporu, ispravnost električnih instalacija na plovilu u sferi je odgovornosti vlasnika, odnosno korisnika plovila koji je dužan brinuti se o održavanju jahte u stanju tehničke ispravnosti.<sup>109</sup>

Sud je u postupku razmatrao i pitanje je li plovilo M. redovito održavano te postoji li skrivljeno ponašanje vlasnika, premda je na spor primijenio pravila o objektivnoj odgovornosti za štetu od opasne stvari pa načelno nije trebalo ispitivati krivnju vlasnika. Ipak, treba napomenuti kako je taj subjektivni element odgovornosti relevantan u sklopu razmatranja pitanja postoji li skrivena mana plovila M., jer je za ocjenu o postojanju skrivene mane potrebno utvrditi je li vlasnik stvari uporabom odgovarajućeg stupnja pažnje mogao otkriti određenu manu ili nedostatak. Osim toga, oštećenik nema pravnog interesa dokazivati

---

<sup>107</sup> Ta je teza za nas dvojbena, opširnije *infra* t. 2.1. Pojam opasne stvari i t. 5. Kriteriji relevantni za ocjenu je li plovilo na vezu opasna stvar.

<sup>108</sup> Vidjeti čl. 1067. st. 4. ZOO-a.

<sup>109</sup> Podrobno o obvezama korisnika veza vidjeti u radu: Skorupan Wolff, V.; Padovan, A. V., *Obveze korisnika veza iz ugovora o vezu prema aktualnoj poslovnoj praksi hrvatskih marina*, Amižić Jelovčić, P. et al. (ur.), *Proceedings Book of the 2<sup>nd</sup> International Scientific Conference on Maritime Law: Modern Challenges of Marine Navigation*, Pravni fakultet u Splitu, Split, 2021., str. 333-379.

teže stupnjeve krivnje štetnika (krajnju nepažnju ili namjeru). Specifično je da štetnik odgovara čim postoji uzročna veza ili kauzalitet između štetne radnje ili propusta i štete. Štetnik u tom slučaju odgovara na temelju same činjenice da je šteta nastala pa je dovoljno dokazati postojanje štete i ustanoviti kako ona potječe od opasne stvari ili opasne djelatnosti.

Sud je, nadalje, razmatrao pitanje kakva je pravna narav ugovora o vezu sklopljenog između tužitelja (vlasnika oštećenog plovila) i 4. tuženika (marine) iako iz obrazloženja presude nije jasno s kojim ciljem. Naime, to pitanje bilo bi relevantno jedino ako bi se utvrdilo kako marina odgovara za štetu tužitelju zbog povrede ugovorene obveze koja je u uzročnoj vezi s nastalom štetom. Tada bi bila riječ o ugovornoj odgovornosti za štetu i trebalo bi razmatrati sadržaj ugovora o vezu sklopljenog između marine (4. tuženika) i tužitelja kao korisnika veza. U tom smislu, bilo bi važno interpretirati autonomno pravo, tj. opće uvjete ugovora o vezu koje primjenjuje marina, a za pitanja koja stranke nisu uredile ugovorom i općim uvjetima, sud bi trebao primijeniti odgovarajuće zakonske odredbe. S obzirom na to da u trenutku sklapanja konkretnog ugovora o vezu nije bilo specijalnih zakonskih odredbi koje bi regulirale ugovor o vezu, moglo bi se postaviti pitanje najbližnjeg imenovanog ugovora radi odgovarajuće primjene zakonskih odredbi koje reguliraju takav srodni ugovor na predmetni ugovor o vezu. U tome kontekstu sud je na rješavanje ovog spora potpuno promašeno primijenio odredbe ugovora o uskladištenju. ZOO posebno regulira ugovor o uskladištenju, propisujući vrlo strog režim odgovornosti skladištara za štetu. Predmet ugovora o uskladištenju je roba, a određena stvar dobiva svojstvo robe tek u trenutku njezina stavljanja na tržište radi prodaje ili razmjene. *Causa* zbog koje se sklapa ugovor o vezu nije stavljanje plovila na prodaju, nego njegovo korištenje radi sporta i rekreacije ili smještaj plovila na vez radi obavljanja čarterske djelatnosti. Nadalje, marine nemaju attribute skladišta jer nisu ograđeni, otvoreni, natkriti ili zatvoreni prostori u kojima se čuva roba za prodaju i kupnju, koje koristi i kojima upravlja trgovačko društvo (ili fizička osoba),<sup>110</sup> a isto tako objekt poslovanja marina nije uskladištenje robe. Marine su na pomorskom dobru, a u svim marinama otvoren je pristup, pa i ta činjenica pokazuje kako marine ne mogu imati apsolutnu i isključivu kontrolu nad plovilom na vezu koje je objekt ugovora.<sup>111</sup>

Najvažnija razlika između poimanja skladištenja prema ZOO-u i stvarne prakse marina u odnosu na suhi vez jest ta što kod skladištenja nalogodavac nema

---

<sup>110</sup> Gorenc, V. *et al.*, *op. cit.*, str. 380.

<sup>111</sup> Opširnije o sigurnosnim standardima u marinama v. Pavliček, J., *Razvoj sigurnosnih standarda u marinama...*, *op. cit.*; Pavliček, J.; Padovan, A. V.; Pijaca, M., *Criminological and Legal Aspects of Croatian Ports...*, *op. cit.*

pristup uskladištenoj robi, a isključivo skladištar ima neposredan posjed stvari predane u skladište. Skladištar predanu stvar čuva u uvjetima koje sam kontrolira. S druge strane, plovila nisu u posjedu marine, za trajanja ugovora korisnici veza, odnosno vlasnici plovila, imaju pristup plovilu koje se nalazi na suhom vezu, mogu na njemu boraviti, obavljati radove, uključiti ga na električnu mrežu, vodu i sl. te zadržavaju neposredan posjed plovila na vezu. To sve nužno zahtijeva i sasvim drukčiji sustav odgovornosti marine od sustava odgovornosti skladištara po ZOO-u.<sup>112</sup> Zbog toga što su pravna priroda, svrha, sadržaj i način izvršenja ugovora o vezu s jedne strane te ugovora o uskladištenju s druge strane potpuno različiti, nema osnova za supsidijarnu primjenu odredbi ZOO-a o ugovoru o uskladištenju na ugovore o vezu u marinama ni u suhim marinama.<sup>113</sup>

U pomorskopravnoj doktrini prevladao je stav da se ugovori o vezu u marinama ne bi trebali *a priori* izjednačavati s ugovorima o ostavi,<sup>114</sup> a još manje s ugovorima o uskladištenju. Zakonodavac je uvažio te stavove struke i novelom PZ-a iz 2019. godine regulirao ugovor o nautičkom vezu kao posebni imenovani ugovor kojim se uređuje specifična djelatnost pružanja usluge nautičkog veza u moru i na suhom. Te odredbe primjenjuju se i na ugovore o smještaju polovila na suhom vezu, kao i na ugovore koje s korisnicima sklapaju suhe marine. Također, treba istaknuti da je zakonodavac prihvatio prijedloge pomorskopравnih znanstvenika i praktičara okupljenih u Udruženju marina da se u Pravilniku o kategorizaciji luke nautičkog turizma i razvrstavanju drugih objekata za pružanje usluga veza i smještaja plovnih objekata<sup>115</sup> (u nastavku: Pravilnik) u definiciji suhe marine umjesto pojma »skladištenje« koristi pojam »smještaj plovila« zbog nepoželjnog povezivanja pojma skladištenja i definicije suhe marine s odredbama ZOO-a o ugovoru o uskladištenju.<sup>116</sup> Osim toga, treba reći da Pravilnik

---

<sup>112</sup> Sustavnu i detaljnu poredbenu analizu ugovora o vezu i ugovora o uskladištenju s posebnim naglaskom na pitanje primjenjuju li se odredbe ugovora o uskladištenju na ugovore o vezu vidjeti u radu Skorupan Wolff, V.; Padovan, A. V., *Zašto se na ugovor o vezu ne bi trebale primjenjivati zakonske odredbe o ugovoru o uskladištenju?*, Amižić Jelovčić, P. et al. (ur.), *Zbornik radova 3. Međunarodne znanstvene konferencije pomorskog prava: Suvremeni izazovi pomorske plovidbe*, Pravni fakultet u Splitu, Split, 2021., str. 263-294.

<sup>113</sup> *Ibid.*, str. 294.

<sup>114</sup> Detaljna analiza odnosa ugovora o vezu i ugovora o ostavi prikazana je u radu Skorupan Wolff, V. i Padovan, A. V., *Postoje li elementi ostave...*, *op. cit.*

<sup>115</sup> *Narodne novine*, br. 120/2019.

<sup>116</sup> Novi Pravilnik stupio je na snagu 17. prosinca 2019., a nadomjestio je Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma (*Narodne novine*, br. 72/2008) u kojem je suha marina bila definirana kao 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.

uređuje upravnopravna pitanja, a ne uređuje obvezne odnose, dok se spor koji se prikazuje u ovom poglavlju vodi upravo zbog obveznopravnog odnosa odgovornosti za štetu, pa je pogrešno pozivanje na Pravilnik u tome kontekstu.

Nadalje, sud u presudi govori o plovilima (u množini) kao opasnim stvarima. S obzirom na to da je uzrok požara kvar na električnoj instalaciji plovila M., smatramo da nije relevantno pitanje predstavljaju li druga (ostala) plovila na suhom vezu u predmetnim okolnostima opasnu stvar. Također, nije relevantno ni je li oštećena stvar (tužiteljevo plovilo K.) opasna stvar. Naime, kad je riječ o odgovornosti za štetu od opasne stvari ocjenjuje se je li određena konkretna stvar koja je prouzročila štetu u točno određenim okolnostima štetnog događaja opasna stvar. Druga ili ostala plovila koja su se nalazila na suhom vezu u marini nisu prouzročila štetu pa ne treba razmatrati jesu li ta plovila opasne stvari. Štoviše, druga su plovila pretrpjela štetu, točnije vlasnici tih drugih plovila oštećene su osobe. U tome smislu izjasnio se i VTS<sup>117</sup> koji je izričito naveo: »Za ocjenu o postojanju opasne stvari ili djelatnosti prije svega su bitna svojstva te stvari ili djelatnosti kojom se uzrokuje šteta, a ne svojstva stvari koja je oštećena.«

Nije jasan prvi argument koji sud iznosi u prilog tezi da je plovilo na vezu opasna stvar: »Predmetna plovila, odnosno nastanak požara na njima, očito nisu bila u potpunoj kontroli 4. tuženika kod kojeg su sva ta plovila bila smještena na temelju ugovora o vezu.«<sup>118</sup> Nadalje, sud navodi: »Plovila na suhom vezu u konkretnom slučaju predstavljala su opasne stvari zbog činjenice da predmetna plovila, neovisno o razvijenosti sustava protupožarne zaštite, nisu pod potpunom kontrolom onoga tko je dužan nadzirati ih.«<sup>119</sup>

Činjenice utvrđene u postupku, kad je riječ o protupožarnoj zaštiti marine, upravo upućuju na suprotan zaključak, ukazujući na to kako se marina vrlo savjesno i *lege artis* brinula o redu u luci i protupožarnoj zaštiti. Sud je u presudi opisao organizaciju protupožarne zaštite u marini i reakciju na požar te zaključio da je ona organizirana na zavidnom nivou pa je nejasno što bi značila »potpuna kontrola plovila« koja bi osiguravala da su, prema mišljenju suda, plovila zaštićena od požara. Nejasno je što bi dodatno marina trebala poduzeti da ta kontrola bude »potpuna«. Idealna i potpuno učinkovita zaštita od požara ne postoji. Nužno je poznavati poslovnu praksu marina i modele ugovora koji se primjenjuju. Kao što smo već objasnili, marine plovila na vezu nemaju u posjedu, a samo ako je to izričito ugovoreno, preuzimaju obvezu nadziranja plovila na vezu, pri čemu ta vrsta nadzora u pravilu ne pretpostavlja posjed plovila. Ako je

---

<sup>117</sup> VTS, Pž-8473/2014 od 28. ožujka 2018.

<sup>118</sup> TS u Rijeci, 8 P-2590/14-113 od 11. ožujka 2019., str. 14.

<sup>119</sup> *Ibid.*, str. 15.

nadzor jahte ili brodice na vezu izričito ugovoren, pružatelj usluge veza dužan je uobičajenim vanjskim pregledom provjeravati stanje jahte ili brodice i njezine opreme, a može se dodatno ugovoriti i provjeravanje stanja unutrašnjosti jahte ili brodice.<sup>120</sup>

Nadalje, s obzirom na to da je sud odlučio kako marina odgovara umjesto vlasnika plovila na kojem je izbio požar (temeljem odredbe čl. 1066. st. 1. ZOO-a), onda nije relevantno pitanje obavlja li marina opasnu djelatnost jer šteta nije nastala iz djelatnosti marine.

Na ovom mjestu treba ukazati i na to da sud pri odlučivanju u ovom sporu nije uzeo u obzir da je, prema prevladavajućoj praksi ugovaranja usluge veza u marini, a takva je praksa i 4. tuženika, požar ili eksplozija na plovilu jedan od razloga za isključenje odgovornosti marine. Također, rizik skrivene mane, slučajne propasti, kao i više sile, leži na vlasniku, odnosno korisniku polovila, tj. na korisniku veza.<sup>121</sup> Osim toga, sud nije uzeo u obzir kako se u poslovnoj praksi u pravilu ugovara da marina ne odgovara za štetu na plovilu prouzročenu drugim plovilom u marini osim ako se ne dokaže da postoji potreban stupanj krivnje marine za takvu štetu.

Rezimiranjem svih činjeničnih utvrđenja suda te na temelju prethodno iznesene analize mjerodavnog materijalnog prava, dolazimo do zaključka kako plovilo M. u trenutku štetnog događaja nije bilo opasna stvar. U postupku je utvrđeno kako je uzrok požara kvar na električnoj instalaciji plovila M. koji se nije mogao otkriti redovitim pregledavanjem i održavanjem plovila koje bi provela stručna osoba primjenom odgovarajućeg stupnja pažnje, a tuženici su pregled svog plovila povjerali ovlaštenoj stručnoj osobi. Dakle, vlasnicima plovila nisu bila, niti su im mogla biti poznata opasna svojstva njihova plovila. Posljedično, ni odgovornim djelatnicima marine takav nedostatak na plovilu niti je bio poznat, niti je mogao biti poznat. Uzimajući u obzir prevladavajući stav doktrine i prethodne sudske prakse, smatramo da se plovila ne mogu općenito smatrati opasnim stvarima, nego samo u iznimnim situacijama kad se to u pojedinom slučaju posebno utvrdi. Opće nam znanje i iskustvo govori kako se izvan sezone na tisuće plovila nalazi u marinama na suhom vezu. Dakle, dugogodišnje iskustvo iznjedrilo je određenu međunarodnu praksu i pravila struke kad je riječ o tehničkim rješenjima, opremi i metodama smještaja plovila na suhi vez koja su zajednička ili slična u svim suhim marinama te su dokazano sigurna i primjerena. Štete na plovilima na vezu u marinama, a napose požari, statistički su vrlo rijetki. Korisnici se odlučuju za smještaj plovila u marinama upravo zato što je to

---

<sup>120</sup> V. čl. 673.n PZ-a.

<sup>121</sup> Padovan, A. V. i Skorupan Wolff, V., Učinak potonuća plovila na vezu..., *op. cit.* str. 166.

za njih najsigurnija opcija. Stoga, nije razborito općenito zaključiti da su plovila na suhom vezu u marinama opasne stvari jer od njih očito ne proizlazi povećani rizik nastanka štete. Nadalje, iz činjeničnih utvrđenja u predmetnom sudskom sporu proizlazi pravna ocjena da je plovilo M. imalo skrivenu manu, a u konkretnom slučaju šteta je proizašla upravo iz skrivene mane, odnosno skrivenog svojstva plovila. Znači, postoji uzročna veza između skrivene mane plovila i štete. Međutim, premda se u konkretnom slučaju kvar na električnoj instalaciji manifestirao kao objektivno opasan nedostatak plovila, jer je doveo do požara, po našem mišljenju on ne pridaje plovilu M. obilježje opasne stvari u građansko-pravnom smislu. Naime, kvar na bilo kojoj električnoj instalaciji uvijek je moguć, ali pod pretpostavkom urednog održavanja i kontroliranja tehničke ispravnosti veoma je rijedak. Suvremene brodice za rekreaciju i jahte najčešće su opremljene električnim instalacijama i na desetke tisuća takvih plovila svakodnevno su prisutni na moru, u lukama i na suhim vezovima duž hrvatske obale. Tek iznimno i vrlo se rijetko kvarovi na električnim instalacijama manifestiraju kao uzroci većih šteta. Stoga je, po našem mišljenju, nerazumno zaključiti da sama činjenica kvara na električnoj instalaciji plovila predstavlja nedostatak zbog kojeg bi plovilo trebalo kvalificirati kao opasnu stvar. Tek ako postoji saznanje ili sumnja u ispravnost električne instalacije, odnosno ako je riječ o takvom nedostatku koji se može otkriti uobičajenim pregledom uz primjenu odgovarajućeg stupnja dužne pažnje, a to je pažnja dobrog stručnjaka, može se govoriti o nedostatku zbog kojega bi se plovilo kvalificiralo kao opasna stvar. Dakle, plovilo koje je redovno pregledavala i održavala u tehnički ispravnom stanju ovlaštena stručna osoba te koje je na uobičajeni način prema pravilima struke smješteno na suhi vez ne predstavlja opasnu stvar. Kako bi neki nedostatak učinio plovilo na vezu opasnom stvari u građansko-pravnom smislu, morao bi postojati propust u održavanju ili redovitom tehničkom pregledavanju plovila, odnosno saznanje vlasnika ili drugog posjednika plovila o takvom nedostatku koji bi predstavljao opasno svojstvo plovila.

Konačno, budući da je šteta nastala od plovila M., točnije njegove skrivene mane, nije odlučno je li djelatnost marine opasna djelatnost jer u konkretnom slučaju ne postoji uzročna veza između djelatnosti marine i štete. Ipak, ističemo kako se u trenutku štetnog događaja nije obavljala nikakva opasna djelatnost marine te nije postojao ni bilo kakav drugi pravni temelj za kvalifikaciju djelatnosti marine kao opasne djelatnosti.<sup>122</sup> Slijedom toga, u ovom slučaju trebalo je primijeniti pravila o odgovornosti za štetu na temelju krivnje, tj. pravila o subjektivnoj odgovornosti za štetu, i to po načelu pretpostavljene krivnje jer je to opće primjenjiv

---

<sup>122</sup> O kriterijima relevantnim za ocjenu je li djelatnost marine opasna djelatnost *infra* t. 6.

građanskopravni sustav odgovornosti za štetu. Vlasnici plovila M. u postupku su dokazali da je šteta nastala bez njihove krivnje (čl. 1045. st. 1. ZOO-a). Postoji uzročna veza između skrivene mane plovila i štete pa se može zaključiti kako se radi o slučaju jer se skrivena mana ne može vlasnicima plovila pripisati u krivnju. Konkretno, kvar na električnoj instalaciji plovila koji je prouzročio štetu nije bilo moguće otkriti uz primjenu odgovarajućeg stupnja pažnje.

Slučaj je događaj (u konkretnom slučaju kvar na električnoj instalaciji – skrivena mana) koji bi, da su ga vlasnici mogli predvidjeti, mogli i spriječiti, ali se ne može vlasnicima pripisati u krivnju. Rizik slučajnih šteta snosi sam oštećenik. Vlasnici plovila M. bili bi odgovorni da nisu postupali u skladu s pravilima koja mogu spriječiti slučajne štete, primjerice, da su zanemarili održavanje plovila i redovito servisiranje, pa da nisu znali za kvar, iako bi se kvar otkrio uobičajenim pregledom primjenom odgovarajućeg stupnja pažnje.

#### **4.2. Presuda Trgovačkog suda u Rijeci br. 4. P-599/2014-82 od 13. svibnja 2019. godine i Presuda Visokog trgovačkog suda Republike Hrvatske br. Pž-3950/2019 od 9. rujna 2021. godine**

U ovom predmetu sud je odlučivao o sporu nastalom u povodu istog štetnog događaja, a to je požar u marini u kojem je izgorjelo dvadeset plovila na vezu te je nastala šteta na imovini marine.<sup>123</sup> Tužitelj u ovom sporu je marina (koncesionar luke posebne namjene), a 1. i 2. tuženici su vlasnici plovila M. na kojem je izbio požar i proširio se na druga plovila, opremu i infrastrukturu marine, 3. tuženik je osiguratelj od odgovornosti plovila M. U postupku je kao umješač na tužiteljevoj strani sudjelovao osiguratelj od odgovornosti tužitelja. Predmet je spora zahtjev tužitelja kao koncesionara luke posebne namjene marine za naknadu imovinske štete i troškova koji su mu nastali na objektima i opremi marine uslijed požara koji se razvio s brodice M. u vlasništvu 1. i 2. tuženika.

Tužitelj je u tužbi tvrdio da mu tuženici odgovaraju za štetu na temelju pravila o odgovornosti od opasne stvari iz čl. 1045. st. 3. ZOO-a jer je brodice na vezu s koje je potekao požar, po mišljenju tužitelja, stvar od koje poteče povećana opasnost štete za okolinu. Tužitelj smatra da od brodice na vezu potječe povećana opasnost za okolinu jer u sebi sadrži: veće količine zapaljivog goriva, u pravilu od 100 pa do nekoliko tisuća litara, plinske instalacije i plinske boce, elektroinstalacije i elektronapajanja koja su u slučaju punjenja solarnom energijom u stalnom naponu. Nadalje, tužitelj ističe da je u konkretnom slučaju upravo električna instalacija uzrokovala zapaljenje plovila tuženika, a po nastanku

---

<sup>123</sup> V. prikaz i komentar presude *supra* t. 4.1.

požara tužitelj je poduzeo sve mjere koje je bio dužan poduzeti te nije propustio poduzeti ništa što bi spriječilo nastanak požara i daljnje širenje požara.

Činjenična je osnova u ovom sporu ista kao i u prethodno prikazanom (*supra* t. 4.1.) pa nećemo ponavljati činjenična utvrđenja do kojih je sud došao u ovom postupku. U obama postupcima nedvojbeno je utvrđeno da je uzrok požara kvar na električnoj instalaciji plovila M. koje je u vlasništvu 1. i 2. tuženika. Nadalje, i u ovom postupku sud je utvrdio da uzrok požara nije ni ugradnja neispravne instalacije u plovilo ni neodržavanje brodice ni neki drugi uzrok koji bi se mogao predvidjeti i ukloniti.

U pogledu pravne ocjene pitanja koja pravila o odgovornosti za štetu treba primijeniti na rješavanje spora sud je najprije razmatrao pravila o odgovornosti za štetu na temelju krivnje. Utvrdio je da nisu ostvarene pretpostavke odgovornosti za štetu na strani 1. i 2. tuženika jer nisu prouzročili štetu ni namjerno ni nepažnjom. Zaključio je da odgovornosti 1. i 2. tuženika kao korisnika veza treba procjenjivati temeljem odredbi ugovora o vezu, Općih uvjeta ugovora, Pravilnika o redu u luci, Pravilnika o unutaršnjem redu marine i popisne liste inventara. U presudi je istaknuo da u vrijeme štetnog događaja ugovor o vezu nije bio imenovani ugovor te da osim ugovornih odredbi na konkretan ugovorni odnos treba primijeniti zakonske odredbe najbližnjeg ugovora. Prema mišljenju suda, relevantne su odredbe ugovora o uskladištenju iz čl. 744. ZOO-a.<sup>124</sup> Kod tog ugovora propisana je objektivna odgovornost skladištara (ovdje pružatelja usluge veza), ali nema posebnih odredbi o odgovornosti ostavodavca (korisnika veza). Stoga, prema mišljenju suda, pretpostavke odgovornosti vlasnika plovila za štetu treba sagledati kroz opće odredbe ZOO-a koje uređuju izvanugovornu odgovornost za štetu. Sud smatra da nisu ostvarene pretpostavke odgovornosti za štetu na strani 1. i 2. tuženika temeljem odredbe čl. 1045. ZOO-a jer u postupku nije utvrđeno da je do požara na plovilu tuženika došlo uslijed ugradnje neispravne instalacije od strane 1. i 2. tuženika ili uslijed neodržavanja plovila od strane tuženika. Prema mišljenju suda, nema odgovornosti za štetu jer je utvrđeno da do kvara na električnoj instalaciji dvanaestvoltne mreže nije došlo uslijed propusta ili pogrešnog djelovanja 1. i 2. tuženika, što su oni i u postupku dokazali. Dokazali su da je do štete došlo bez njihove krivnje i da je brodica u tom trenutku bila na ograđenom dijelu kopna smještena kod tužitelja. Sud smatra da nisu osnovani navodi tužitelja da nije dužan čuvati plovilo na suhom vezu iz razloga što je Pravilnikom o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma definirana suha marina kao dio kopna ograđen i uređen za pružanje usluga skladištenja plovnih objekata na suhom te pružanja usluga transporta, spuštanja u vodu i dizanja iz vode plovnog

---

<sup>124</sup> V. tekst uz bilješku 104. Kritiku takvog pravnog stajališta suda vidjeti *supra* t. 4.1.



objekta. Na tako uređenom i ograđenom prostoru bila je smještena brodica 1. i 2. tuženika te ostale oštećene brodice.<sup>125</sup> Osim toga, prema mišljenju suda, smisao suhog veza odluka je vlasnika da na kraće ili dulje razdoblje neće koristiti brodicu sukladno njezinoj namjeni (za potrebe plovidbe) pa ju želi zaštititi i smjestiti na sigurnom kod pravne osobe kojoj je smještaj i čuvanje plovila predmet poslovanja. Da je taj prostor siguran, nisu imali razloga sumnjati ni tuženici s obzirom na to da je tužitelj osiguravao i 24-satni zaštitarski obilazak (što proizlazi iz iskaza svjedoka, djelatnika marine). Slijedom toga, sud je zaključio da na strani tuženika nisu ostvarene pretpostavke odgovornosti za štetu iz odredbe čl. 1045. ZOO-a pa je sud odbio tužiteljev zahtjev za naknadu štete.

Nakon što je odlučio da u konkretnom slučaju nisu ostvarene pretpostavke odgovornosti za štetu na temelju krivnje, jer tuženici nisu prouzročili štetu namjerno ni nepažnjom, sud je utvrdio da nisu ispunjene ni zakonske pretpostavke o odgovornosti za štetu od opasane stvari, i to pozivajući se na odredbu čl. 1066. ZOO-a. Nažalost, sud se nije decidirano očitovao smatra li u konkretnim okolnostima plovilo M. opasnom stvari, već je istaknuo: »Ako se i uzme u obzir da je brodica M. u konkretnom slučaju predstavljala opasnu stvar jer je imala kvar na električnoj instalaciji dvanaestvoltne mreže iznad akumulatorskih baterija, jer je, prema iskazu vlasnika, i imala pun tank goriva i kabeli na akumulatorima nisu bili isključeni (nisu ni trebali biti), na odgovornost 1. i 2. tuženika bi se primjenjivale odredbe koje uređuju odgovornost od opasne stvari.« Prema mišljenju suda, na strani tuženika nisu ostvarene pretpostavke odgovornosti za štetu jer do štete nije došlo zbog neke skrivene mane ili skrivenog svojstva na brodici M. na koje 1. i 2. tuženik nisu skrenuli pozornost tužitelju, s obzirom na to da se utvrđeni kvar na električnoj instalaciji nije mogao uočiti i prevenirati periodičkim propisanim pregledima, ispitivanjima, a ni vizualnim pregledima. Zbog toga, prema mišljenju suda, za takvu štetu odgovara osoba koja je inače dužna nadgledati opasnu stvar, odnosno tužitelj čija je odgovornost ugovorna i iz djelatnosti objektivna. Naša kritika takvog pravnog shvaćanja detaljno je obrazložena *supra* t. 4.1. te 2.4.1.

Na ovom mjestu treba ponoviti da sud nije iznio nijedan održivi argument u prilog tezi da je plovilo na vezu opasna stvar, a djelatnost marine opasna djelatnost. Također, sud nije razmatrao model ugovora o vezu koji su sklopili tužitelj (marina) i 1. i 2. tuženici (vlasnici plovila). Naime, trebalo je precizno utvrditi je li obveza tužitelja bila nadzirati plovilo na vezu. Prema poslovnoj praksi hrvat-

---

<sup>125</sup> Opsežnu kritiku ovakvog pravnog stava vidjeti u radu Skorupan Wolff, V. i Padovan, A. V., *Zašto se na ugovor o vezu ne bi trebale primjenjivati zakonske odredbe o ugovoru o uskladištenju...*, *op. cit.* i *supra* t. 4.1.

skih marina te prema novim zakonskim odredbama o ugovoru o vezu, koje nisu bile na snazi u trenutku sklapanja ugovora o vezu, ali koje ozakonjuju postojeću praksu, nadziranje plovila na vezu nije bitan sastojak ugovora o vezu, a to znači da ga ugovorne strane moraju izričito ugovoriti.<sup>126</sup> Osim toga, ugovaranje nadzora plovila u pravilu ne uključuje predaju plovila u posjed marini. Nadalje, iz činjeničnih utvrđenja u vezi s kvarom na električnim instalacijama ne proizlazi zaključak da plovilo nije imalo skrivenu manu. Znači, i u ovom sporu, prema našem mišljenju, sud je trebao primijeniti pravila o odgovornosti za štetu na temelju pretpostavljene krivnje jer plovilo na vezu u konkretnom slučaju nije opasna stvar.

Protiv prikazane presude žalbu su podnijeli tužitelj i umješač, a VTS je žalbe odbio kao neosnovane i potvrdio provostupanjsku presudu. VTS smatra kako na rješavanje ovog spora treba primijeniti pravila o odgovornosti za štetu na temelju krivnje, a u vezi s tim sudom odlučio je da je šteta nastala bez krivnje tuženika. U odnosu na središnje pitanje kojim se ovaj rad bavi – a to je je li plovilo na vezu opasna stvar – VTS je istaknuo: »... po ocjeni ovog suda treba otkloniti svaku osnovanost tužiteljevih nastojanja da štetu u ovoj pravnoj stvari podvede pod štetu nastalu od stvari od kojih potječe pojačana opasnost (čl. 1045. st. 3. ZOO-a) ili u vezi s opasnom stvari ili opasnom djelatnošću (čl. 1063. ZOO-a).« Nadalje, sud se u svojoj odluci pozvao na sudsku praksu te istaknuo kako je ona »poodavno brodove, pa time i brodice, isključila iz definicije stvari koje se svrstavaju među opasne«. Iz tih razloga, prema mišljenju suda, »od brodice na suhom vezu praktično ne prijete bilo kakva opasnost za okolinu.«<sup>127</sup>

Slažemo se s kvalifikacijom drugostupanjskog suda da plovilo M. u konkretnom slučaju nije opasna stvar. Međutim, nažalost, u drugostupanjskoj presudi, osim spomenutog općenitog pozivanja na sudsku praksu, izostaje šire i dobro argumentirano obrazloženje te navođenje konkretnih razloga zašto je sud tako odlučio.

#### **4.3. Presuda Vrhovnog suda Republike Hrvatske broj Rev-20/08-2 od 2. srpnja 2008. godine**

Predmet je spora zahtjev za naknadu štete koju je tužitelj pretrpio zbog požara na njegovu plovilu koje je u trenutku štetnog događaja bilo na suhom vezu u lučici tuženika. Tužitelj je u sporu tvrdio da je tuženik propustio pravodobno uočiti požar koji je nastao na njegovu plovilu i nije poduzeo odgovarajuće mjere

---

<sup>126</sup> Opširnija kritika sudskog tumačenja ovih pitanja *supra* t. 4.1.

<sup>127</sup> VTS, PŽ-3950/2019 od 9. rujna 2021. str. 8.

radi gašenja požara. Znači, tužitelj smatra da tuženi nije vršio svoju dužnost čuvanja lučice. Utvrđeno je da je najvjerojatnije požar nastao zbog toga što je tužitelj ostavio bez nadzora uključen potrošač električne energije (ispravljač za punjenje akumulatora). Sud smatra kako u postupanju tuženika nije bilo propusta koji su u uzročno-posljedičnoj vezi s nastalom štetom pa je odbio tužbeni zahtjev. Istaknuo je da se prema odredbi čl. 154. st. 1. ZOO-a<sup>128</sup> krivnja štetnika za nastanak štete pretpostavlja, ali u ovom je slučaju utvrđeno kako na strani tuženika nije bilo krivnje za nastanak tužiteljeve štete, jer bi do nje došlo i u slučaju da je tuženikov radnik, to jest čuvar, ranije uočio požar na tužiteljevu plovilu. Nije se moglo očekivati od tuženikova čuvara da bude neprekidno uz tužiteljevo plovilo, a da je ranije primijetio izbijanje požara na tužiteljevu plovilo, zbog brzine širenja požara, materijala od kojeg je sačinjeno plovilo i ugrađenog gorivog materijala u njemu te vjetra, ne bi uspio ugasiti požar. Stoga je sud zaključio da to što je tuženikov radnik (čuvar u lučici) nepravodobno uočio požar na tužiteljevu plovilu nije u odgovarajućoj uzročnoj vezi s uništenjem tužiteljeva plovila u tom požaru.<sup>129</sup> Znači, u ovom sporu sud je primijenio pravila o subjektivnoj odgovornosti za štetu, a uopće nije dovodio u pitanje i razmatrao je li plovilo na vezu u predmetnom slučaju opasna stvar. Takav pravni pristup smatramo ispravnim jer plovila na vezu u uobičajenim okolnostima nisu opasne stvari. Također, uporaba trošila električne energije na plovilu nije opasna djelatnost. Interesantno je i tumačenje uzročne veze između ispunjavanja obveze nadzora plovila na vezu i štete. Sud je jasno istaknuo da obveza nadzora ne uključuje da osoblje pružatelja usluge veza bude neprekidno uz plovilo na vezu, a uočavanjem požara najčešće se neće spriječiti nastupanje štete na plovilu, jer se požar u pravilu jako brzo širi zbog vjetra i lakozapaljivih materijala od kojih su plovila izrađena.

## 5. KRITERIJI RELEVANTNI ZA OCJENU JE LI PLOVIO NA VEZU OPASNA STVAR

### 5.1. Kriterij postojanja i svojstva stvari

Opasnost neke stvari prosuđuje se ocjenjivanjem je li ona opasna već samom činjenicom svog postojanja i(li) svojih svojstava (karakteristika). Primjenom ovog kriterija građanskopravna teorija i sudska praksa ocijenili su da su opasne,

---

<sup>128</sup> U ovom sporu sud je primijenio odredbe Zakona o obveznim odnosima, *Narodne novine*, br. 53/1991, 73/1991, 3/1994, 7/1996, 112/1999.

<sup>129</sup> Opširniji prikaz presude: Skorupan Wolff, V., *Požar plovila na vezu – odgovornost za štetu*, *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, god. 56 (2017), br. 171, str. 214-217.

primjerice, kemijske supstancije (spojevi) koje mogu imati burne kemijske reakcije, poput eksploziva, kalcijeva karbida (tvar koja u doticaju s vodom gori), gašenog vapna, bombe, granate, rasprskavajući materijali, neeksplozirane mine i sl.<sup>130</sup> Znači, prema ovom kriteriju, opasne su one stvari čija je opasnost stalna i neovisna od rukovanja njima i pažnji s kojom se nadziru.

Za primjenu zakonskih odredbi o odgovornosti za štetu od opasne stvari potrebno je da je šteta u uzročnoj vezi sa svojstvom neke stvari koje tu stvar determinira kao opasnu stvar. Također, valja istaknuti da su, prema ovom kriteriju, za ocjenu stupnja opasnosti neke stvari za okolinu bitna njezina uobičajena svojstva. Primjerice, uobičajena svojstva stvari nisu određeni nedostaci na stvari, kvarovi, njezina istrošenost ili dotrajalost. Osim toga, treba se raditi i o normalnim ili uobičajenim okolnostima u kojima stvar postoji. U tome smislu treba procijeniti smatra li se neka stvar opasnom prema njezinim uobičajenim svojstvima i u normalnim okolnostima.

Primjenom ovog kriterija može se zaključiti da brodovi, jahte i brodice na vezu, kao i u plovidbi, samom činjenicom svog postojanja te zbog svojih svojstava (karakteristika) ne stvaraju povećanu opasnost za okolinu.

U sudskoj presudi prikazanoj u prethodnom poglavlju t. 4.1. sud je iznio shvaćanje kako materijal od kojeg je izrađeno plovilo, a to je plastika, čini plovilo opasnom stvari u kontekstu požara. Treba istaknuti kako požar u marini ne predstavlja normalne i uobičajene okolnosti koje okružuju plovila na vezu.<sup>131</sup> Požar je po svojoj prirodi nepogoda koja ima razornu moć, bilo da je riječ o stvarima (neživoj prirodi) ili živim bićima. Međutim, ako bi se općenito smatralo kako visoki štetni potencijal imaju stvari izrađene od plastike ili

---

<sup>130</sup> Bukovac Puvača, M. et al., *Obvezno pravo – posebni dio II...*, op. cit., str. 110.

<sup>131</sup> Statistički podaci Ministarstva mora, prometa i infrastrukture u odnosu na izvanredne događaje u pomorstvu sadržani u godišnjem SAR izvješću prikazuju najčešće vrste uzroka nesreća koje pogađaju brodove, jahte, brodice u plovidbi te u lukama, primjerice, nasukanje i udar, potonuće, sudar, požar, naplavlivanje, eksploziju, opasan nagib – prevrnuće, napuknuće trupa, oštećenje od nevremena, onečišćenje mora i sl. Vidljivo je da su požari vrlo rijetki u ukupnom broju izvanrednih događaja prema vrstama. U posljednjih pet godina (od 2015. do 2020. godine) bilo je ukupno 56 požara. Osim toga, spomenuti podaci odnose se na požare nastale u plovidbi, lukama te na vezu i obuhvaćaju sve vrste plovih objekata. Znači, požari u marinama nisu posebno iskazani, evidentirani i obrađeni. Analiza podataka dostupnih na internetu i u novinskim člancima za požare u marinama pokazuje da je u posljednjih pet godina (od 2015. do 2020. godine) bilo šest požara u marinama od čega je u jednom požaru uništeno šest plovila, a u ostalih pet požara u svakom pojedinačnom požaru došlo je do štete na jednom plovilu jer je brзом intervencijom spriječeno širenje požara. S obzirom na ukupan kapacitet vezova i stvaran broj plovila u hrvatskim marinama (vidi *supra* t. 1.), opisana statistika relativno je niska.

drveta jer su to lakozapaljivi materijali, postojao bi neograničen broj opasnih stvari prema kriteriju postojanja i osobina stvari, a primjena zakonskih odredbi o objektivnoj odgovornosti bila bi pravilo, a ne iznimka. Isto tako, ako bi se smatralo da su opasne sve one stvari koje imaju priključak na električnu energiju ili plinske instalacije, gotovo sve stvari koje se koriste u domaćinstvima ili poslovnom okruženju bile bi opasne po tom kriteriju. Sudovi su se izjasnili da stan kao dovršeni dio građevinske cjeline namijenjen stanovanju nije opasna stvar.<sup>132</sup> Takvo je shvaćanje razumljivo pa se analogno tomu može smatrati da i plovilo na vezu po kriteriju svojstva i postojanja stvari nije opasna stvar.

Osim materijala od kojeg su plovila izrađena, sud je u gore prikazanom sudskom sporu (*supra* t. 4.1.) smatrao relevantnom za ocjenu povećane opasnosti i činjenicu da su plovila koja su izgorjela imala gorivo u spremnicima. U sudskoj je praksi rečeno da se rezervoari tekućeg plina, rezervoari benzina i kerozina smatraju opasnim stvarima.<sup>133</sup> Međutim, sva motorna vozila, plovila, letjelice, ali i brojni strojevi i alati sadrže određene količine pogonskog goriva u svojim spremnicima. Analizom dostupne sudske prakse nismo zamijetili da zbog te karakteristike oni imaju atribute opasne stvari.

U predmetu iz sudske prakse (*supra* t. 4.1.) materijal od kojeg su plovila izrađena i gorivo u spremnicima nisu uzrok požara, dakle nema uzročne veze između tih (prema mišljenju suda, opasnih) svojstva stvari i štete. Drugim riječima, nije ispunjen uvjet za primjenu zakonskih odredbi o odgovornosti za štetu od opasne stvari jer: a) šteta nije u uzročnoj vezi s materijalom od kojeg je plovilo izrađeno i b) sam materijal plastika kao takav nije opasna stvar. Materijal plastika te gorivo u spremnicima okolnosti su koje su možda pridonijele širenju požara, ali sigurno nisu izazvale požar jer je utvrđeno da je uzrok požara kvar na električnoj instalaciji plovila.

Stoga, smatramo kako plovilo kao cjelina samom činjenicom svog postojanja i zbog svojih svojstava (karakteristika) ne stvara povećanu opasnost za okolinu pa po kriteriju postojanja i svojstava stvari ne spada u opasne stvari.

---

<sup>132</sup> VSH, Rev-441/87 od 9. rujna 1987., *Pregled sudske prakse br. 38, Prilog Naše zakonitosti*, Zagreb, 1988., sentenca br. 66, str. 77. U ovom sporu tužitelj je tražio naknadu štete nastale rušenjem stropa u stanu. Po ocjeni suda, stan, kao građevinska cjelina, nije opasna stvar, nego može imati nedostatke zbog nekvalitetno izvedenih radova ili zbog neodržavanja. V. t. 5. 2. Kriteriji nedostatka stvari.

<sup>133</sup> Bukovac Puvača, M. *et al.*, *Obvezno pravo – posebni dio II...*, *op. cit.*, str. 110 i 111.

## 5.2. Kriterij nedostatka stvari

Prema građanskopravnoj teoriji i sudskoj praksi posebnu kategoriju opasnih stvari čine tzv. stvari s nedostatkom. Kriterij nedostatka stvari služi za ocjenu opasnosti prije svega onih stvari koje se izvorno ne smatraju opasnim ako su potpuno ispravne.<sup>134</sup> Primjerice, u sudskoj praksi ocijenjeno je da su prema ovom kriteriju opasne stvari: star, dotrajavao i oštećen zid za koji postoji opasnost od urušavanja u svakom trenutku,<sup>135</sup> ruševna zgrada kod koje, zbog dotrajalosti, postoji opasnost pucanja i rušenja dijelova zgrade na pločnik<sup>136</sup> i sl. U sporu za naknadu štete u kojem je tuženik vlasnik stana, a tužitelji su roditelji koji potražuju naknadu štete zbog smrti njihove kćeri VSRH<sup>137</sup> je ocijenio da je neispravna plinska instalacija u stranu opasna stvar. Kći tužitelja bila je najmoprimac u stanu tuženika, a smrtno je stradala zbog posljedica trovanja ugljikovim monoksidom do kojeg je došlo zbog neispravne plinske instalacije u stanu. Ovdje napominjemo da neispravna plinska instalacija po prirodi stvari podrazumijeva skrivljeni propust ili grešku pri projektiranju, izvođenju ili naknadnoj adaptaciji plinske instalacije, kao i propust vlasnika stana kad je riječ o obvezi atestiranja, redovnog održavanja i dimnjačarskih pregleda. Drugim riječima, neispravnost plinske instalacije može se otkriti uobičajenim pregledom i primjenom dužne pažnje te ne može ostati nepoznata savjesnom vlasniku nekretnine. Takva neispravnost nema obilježje skrivenog nedostatka i determinira nekretninu kao očito opasnu stvar u građanskopravnom smislu.

ZOO proizvod s nedostatkom tj. neispravan proizvod smatra opasnom stvari te u čl. 1073. st. 1. ZOO-a propisuje da se za štete prouzročene takvim proizvodom odgovara bez obzira na krivnju.<sup>138</sup> Ovdje se radi o stvarima, točnije proizvodima kod kojih je nedostatak nastao u samom procesu proizvodnje, odnosno izrade toga proizvoda, te o posebnom režimu odgovornosti proizvođača za neispravan proizvod. ZOO propisuje uvjete koji moraju biti ispunjeni da bi se neka stvar s nedostatkom mogla smatrati opasnom stvari te da bi došle do primjene odredbe ZOO-a o odgovornosti za neispravan proizvod: a) treba se raditi o proizvodu,<sup>139</sup>

<sup>134</sup> Bukovac Puvača, M. *et al.*, *Obvezno pravo – posebni dio II...*, *op. cit.*, str. 117.

<sup>135</sup> VSRH, Rev-x 945/10-2 od 7. ožujka 2012.

<sup>136</sup> VSRH, Rev 829/98 od 18. travnja 2001.

<sup>137</sup> VSRH, Rev-1284/09-4 od 19. svibnja 2010.

<sup>138</sup> Opširnije o pravnim pitanjima zaštite potrošača i odgovornosti za štetu pretrpljenu neispravnim proizvodom u radu Mlikotin Tomić, D., *Odgovornost za naknadu štete bez krivnje prema novom hrvatskom i europskom pravu*, *Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu*, god. 56 (2006.), posebni broj, str. 425-460.

<sup>139</sup> Čl. 1074. ZOO-a određuje da je proizvod bilo koja pokretna stvar, pa i onda kada je ugrađena u neku drugu pokretnu ili nepokretnu stvar, a proizvod su i električna energija te drugi oblici energije.

b) taj je proizvod proizvođač stavio u promet,<sup>140</sup> c) proizvod nije ispravan.<sup>141</sup> Slijedom toga, ako se plovilo na vezu u smislu gornjih odredbi ZOO-a može smatrati neispravnim proizvodom, ono se kvalificira kao opasna stvar, a njegov proizvođač odgovara za štetu prouzročenu neispravnošću plovila prema posebnim odredbama ZOO-a o odgovornosti za neispravan proizvod. Vlasnik koji je ujedno i prodavatelj ne odgovara kao proizvođač stvari za štetu koja nastane zbog stavljanja u promet stvari s nedostatkom.<sup>142</sup> Vlasnik ne odgovara jer stvar nije proizveo, no ta činjenica ne umanjuje opasno svojstvo stvari ako je ona proizvod s nedostatkom koji je neki proizvođač prije proizveo i stavio u promet.<sup>143</sup>

Ako jahta ili brodica nije neispravan proizvod u smislu ZOO-a,<sup>144</sup> a ima određeni nedostatak koji je, na primjer, posljedica njegova neodržavanja, zapuštenosti, istrošenosti, oštećenja i slično, ti nedostaci mogu biti relevantni za ocjenu radi li se u konkretnom slučaju o opasnoj stvari.

Pri procjenjivanju opasnosti plovila na vezu prema kriteriju nedostatka stvari važno je ocijeniti dovodi li određeni nedostatak do toga da plovilo može predstavljati povećanu opasnost za okolinu, odnosno pruža li takvo plovilo kao »stvar« u građanskopravnom smislu onu sigurnost koja se od njega kao stvari, odnosno njegove uporabe, očekuje. U tome kontekstu relevantno je utvrditi jesu li vlasniku plovila poznata opasna svojstva, točnije je li ih mogao utvrditi primjenom odgovarajućeg stupnja pažnje. Naime, ako se radi o skrivenim nedostacima plovila koji se u redovnim okolnostima ne očekuju i koji se ne mogu otkriti tijekom normalne uporabe plovila, njegova redovitog održavanja i servisiranja te pri uobičajenom periodičnom stručnom pregledu uz primjenu dužne pažnje, smatramo da takvi nedostaci nemaju karakteristiku opasnog svojstva

---

<sup>140</sup> Čl. 1076. st. 1. ZOO-a propisuje tko se smatra proizvođačem, a to može biti osoba koja je izradila proizvod, proizvela sirovinu, samostalni ili nesamostalni dio ugrađen u gotov proizvod, kao i osoba koja se obilježavanjem proizvoda svojim imenom, žigom ili kakvim drugim znakom raspoznavanja predstavlja kao proizvođač. Čl. 1076. st. 2. ZOO-a određuje tko je odgovoran ako je proizvod uvezen. Tada se uzima da je proizvođač osoba koja je uvezla proizvod radi prodaje, davanja u zakup ili bilo kojeg drugog oblika stavljanja proizvoda u promet i odgovara solidarno s osobama navedenim u st. 1. čl. 1076. ZOO-a.

<sup>141</sup> Čl. 1075. ZOO-a određuje značenje neispravnog proizvoda. Proizvod nije ispravan ako, uzimajući u obzir sve okolnosti slučaja, a poglavito način na koji je proizvod predstavljen, svrhe u koje prema razumnom očekivanju proizvod može biti uporabljen te vrijeme kad je proizvod stavljen u promet, ne pruža sigurnost koja se od takva proizvoda opravdano očekuje.

<sup>142</sup> VSH, Rev-10/91 od 4. studenoga 1991., objavljeno u *Izboru odluka Vrhovnog suda Republike Hrvatske*, 1993., sentenca br. 107, str. 126.

<sup>143</sup> Bukovac Puvača, M. *et al.*, *Obvezno pravo – posebni dio II...*, op. cit., str. 117.

<sup>144</sup> Što se smatra proizvodom, uređeno je u čl. 1074., a neispravnim proizvodom u čl. 1075. Vidjeti bilješke 139 i 141.

stvari u građanskopravnom smislu. S druge strane, ako sud na temelju brižljive ocjene izvedenih dokaza i utvrđenih činjenica dođe do zaključka da zbog nekog nedostatka plovilo na vezu ima opasna svojstva, a vlasniku su poznata ta opasna svojstva ili mu nisu mogla ostati nepoznata da je upotrijebio odgovarajući stupanj pažnje pri uobičajenom pregledu plovila, za štetu će odgovarati njezin vlasnik prema pravilima o odgovornosti za štetu od opasne stvari.

Treba istaknuti da je vlasnik, odnosno korisnik veza, odgovoran za održavanje jahte ili brodice na vezu u dobrom i ispravnom stanju sposobnosti za plovidbu, dakle za njezinu tehničku ispravnost i urednu certificiranost. Stoga je dužan opremiti jahtu ili brodicu kvalitetnim i odgovarajućim konopcima za privez i bokobranima te ih održavati dok traje ugovor o vezu. To je propisano zakonskim odredbama koje uređuju ugovor o vezu (čl. 673.p PZ-a) te najčešće i općim uvjetima ugovora o vezu koje u svojoj poslovnoj praksi primjenjuju hrvatske marine. Prema tome, štete koje su posljedica zapuštenosti plovila ili njegove opreme, njihove neodržavanosti, istrošenosti i sl., kao i šteta na plovilu uslijed namjerne ili nepažljive štetne radnje ili propusta vlasnika, odnosno korisnika ili osoba za koje vlasnik, odnosno korisnik plovila odgovaraju, u sferi su odgovornosti vlasnika, odnosno korisnika plovila.<sup>145</sup> Isto tako, prema autonomnom pravu hrvatskih marina i njihovoj poslovnoj praksi za štete koje su posljedica nestručno izvedene ili dotrajale električne ili plinske instalacije na plovilu, odnosno instalaciji, od priključka na gatu do plovila marina ne odgovara. To je jedan od razloga zbog kojih se marina može osloboditi odgovornosti za štetu iz ugovora o vezu ako dokaže da je šteta posljedica upravo navedenih nedostataka na plovilu, odnosno njegovoj opremi.<sup>146</sup> U konkretnom slučaju iz sudske prakse opisanom *supra* t. 4.1. do požara je došlo zbog unutrašnjeg svojstva – kvara na električnim instalacijama samog plovila. Kao što je istaknuto, prema ustaljenoj poslovnoj praksi i autonomnom pravu hrvatskih marina, rizik skrivene mane ili slučajne propasti plovila, kao i više sile, leži na vlasniku, odnosno korisniku plovila, tj. na korisniku veza. Treba primijetiti da u gore prikazanoj sudskoj odluci

---

<sup>145</sup> Padovan, A. V. i Skorupan Wolff, V., Učinak potonuća plovila na vezu..., *op. cit.*, str. 166.

<sup>146</sup> Detaljnu analizu poslovne prakse hrvatskih marina vidjeti u radovima: Skorupan Wolff, V.; Petrinović, R.; Mandić, N., *Marina Operator's Obligations from the Contract of Berth according to the Business Practices of Croatian Marinas*, Vidan, P.; Račić, N. *et al.* (ur.), *IMSC 2017 Book of Proceedings*, Pomorski fakultet Sveučilišta u Splitu, Split, 2017., str. 104-111; Skorupan Wolff, V.; Padovan, A. V., *Ugovor o vezu de lege ferenda*, u: Barbić, J. (ur.), *Pravni okvir za luke nautičkog turizma*, Nakladnički niz: *Modernizacija prava*, knjiga 42, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 2018., str. 41-93; Skorupan Wolff, V. i Padovan, A. V., *Postoje li elementi ostave u ugovorima o vezu...*, *op. cit.*; Padovan, A. V., *Odgovornost luke nautičkog turizma iz ugovora o vezu i osiguranje*, *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, god. 52 (2013.), br. 167, str. 1-35.



sud ne uzima u obzir relevantno autonomno pravo u dijelu u kojem obrazlaže svoju odluku o ugovornoj odgovornosti marine iz ugovora o vezu sklopljenog između tužitelja i marine.

Na ovom mjestu skrećemo pažnju i na rezultate dugogodišnjih vještačenja opožarenih plovila i istraživanja uzroka požara na plovilima koji ukazuju na najčešće uzroke požara na plovilima, a to su: kvarovi na akumulatorskim baterijama koje napajaju elektroinstalaciju plovila, kvarovi na električnom kabelu koji vodi od akumulatora do elektropokretača izvanbrodskog motora, tehnički kvar na elektroinstalaciji plovila koje je radi punjenja baterija priključeno kabelom na mrežu na obali, tehnički kvar sustava za napajanje električnom energijom pomoću solarnih panela radi punjenja baterija, tehnički kvar instalacija plovila koje je ostalo pod akumulatorskim napajanjem, nepravilne izvedbe elektroinstalacija koje se napajaju iz baterija, kvar na elektromotoru ventilatora klimatskog uređaja.<sup>147</sup>

Kao što je prethodno objašnjeno za kvalifikaciju plovila kao opasne stvari, u građanskopravnom smislu bitno je razmotriti radi li se o kvaru, manji ili nedostatku plovila koje je vlasnik mogao utvrditi uobičajenim pregledom angažirajući za to ovlaštenu stručnu osobu, uz primjenu odgovarajućeg stupnja pažnje.

### 5.3. Kriterij položaja stvari

U građanskopravnoj teoriji i sudskoj praksi kriterij položaja stvari relevantan je za ocjenu je li konkretna stvar opasna. Smatra se da iako stvar po svojoj prirodi i svojstvima ne predstavlja povećanu opasnost za okolinu, njezin poseban položaj u prostoru može joj priskrbiti attribute opasne stvari.<sup>148</sup>

Tzv. položajna opasnost kriterij je koji sudovi najčešće primjenjuju pri odlučivanju o odgovornosti za štetu vlasnika nekretnine za štete koje potječu od zgrada i građevina. Primjerice, prema ovom kriteriju, sudovi su zaključili da su opasne stvari: crijep u padu s krovništa stambene zgrade,<sup>149</sup> žbuka na pročelju zgrade kod koje zbog dotrajalosti postoji opasnost od pucanja i padanja na pločnik,<sup>150</sup> neosvijetljeno vozilo ostavljeno noću na cesti nepogodnoj za mimoi-lazanje<sup>151</sup> i sl. U pomorskopравnim sporovima tzv. položajna opasnost spominje

<sup>147</sup> Papić, N., Požari u marinama, *Naše more*, god. 67 (2020.), br. 3, *Supplement*, str. 18-24.

<sup>148</sup> Stanišić, S., *Objektivna odgovornost za štetu*, Paneuropski univerzitet Aperion, Banja Luka, 2021., str. 374., prema Bukovac Puvača, M. et al., *Obvezno pravo – posebni dio II...*, op. cit. str. 113.

<sup>149</sup> ŽS u Bjelovaru, GŽ-1812/04 od 27. siječnja 2005., prema Bukovac Puvača, M. et al., *Obvezno pravo – posebni dio II...*, op. cit. str. 114.

<sup>150</sup> VSRH, Rev-716/96 od 22. siječnja 2000.

<sup>151</sup> VSH, Rev-1624/89 od 26. listopada 1989., prema Bukovac Puvača, M. et al., *Obvezno pravo – posebni dio II...*, op. cit. str. 115.

se u kontekstu strmih okomito postavljenih stuba u sporovima za naknadu štete zbog tjelesne ozljede pomoraca.<sup>152</sup>

U sudskoj presudi prikazanoj u prethodnom poglavlju (*supra* t. 4.1.) sud je upravo primjenom ovog kriterija ocijenio da je plovilo na vezu opasna stvar. Među ostalim, sud je zaključio da je »mali« razmak između plovila kao obilježje njihova položaja relevantan kriterij koji plovilu na suhom vezu daje atribut opasne stvari jer se zbog malog razmaka među plovilima požar brzo širio i zahvatio velik broj plovila. Također, sud smatra da su plovila na vezu u konkretnom slučaju opasne stvari zbog toga što su se na suhom vezu nalazila na metalnim nosačima uzdignuta oko 3 metra od poda, pa je iz tog razloga bilo otežano gašenje požara.

Razmak između plovila na vezu određuje pružatelj usluge veza, a pri tome se rukovodi time da do svakog plovila na suhom vezu postoji siguran i neometan pristup, dostupne instalacije vode, struje i slično. Pružatelji usluge veza na suhomete ostavljaju onoliki razmak između plovila koliko je potrebno da se neometano mogu zadovoljavati sve potrebe boravka turista nautičara na plovilima. Plovila na suhom vezu na standardiziranim su ležaljka, proizvedenim upravo za tu namjenu, a one su postavljene tako da se rentabilno mogu koristiti smještajni kapaciteti marine. Pritom se pružatelji usluge veza vode uobičajenom praksom i pravilima struke koji su zajednički ili veoma slični u svim zemljama s razvijenim nautičkim turizmom.<sup>153</sup> Jednako tako, na javnim parkiralištima motorna su vozila parkirana na određenom razmaku koji omogućuje neometani pristup vozilu i funkcionalno korištenje smještajnih kapaciteta parkirališta.

Slučaj požara na jednom plovilu izravno ugrožava i plovila koja se nalaze u blizini. Međutim, kad je riječ o požaru, identična je situacija i s drugim stvarima i građevinama. Primjerice, požar u jednom stanu u stambenoj zgradi može

---

<sup>152</sup> V. bilješku 91.

<sup>153</sup> Ovdje je zanimljivo napomenuti kako je Trgovački sud u Rijeci u predmetu P-2574/2014 odbio prijedlog marine kao tuženika u sporu da se provede vještačenje na okolnost je li raspored plovila bio prosječan i uobičajen kao kod svih drugih marina u RH te postoji li primjer da se zbog protupožarnog razloga plovila na suhom vezu drugačije smještaju, a radi utvrđenja je li činjenica nepražnjenja spremnika za gorivo propust marine te bi li pražnjene spremnika spriječilo širenje ili nastanak požara. Sud je odbio prijedlog smatrajući da to nisu okolnosti iz kojih bi se utvrdila eventualna odgovornost vlasnika plovila umjesto marine. Citirano prema Ljubenko, M., Pregled važnijih pitanja iz sudske prakse – odgovornost marine, izlaganje održano u Biogradu na Moru, 21. listopada 2021. na Okruglom stolu / savjetovanju na temu *Odgovornost za štetu iz ugovora o vezu s posebnim osvrtom na štete nastale zbog požara u marinama* u povodu sjednice Udruženja marina HGK, u okviru Kongresa hrvatske nautičke industrije i turizma: 5. HGK dani nautike @ Biograd Boat Show & Croatia Charter Expo, Biograd na Moru, 20. – 24. listopada 2021.

zahvatiti i druge stanove pa zbog toga stan kao takav ipak nije opasna stvar.<sup>154</sup> Također, požar automobila na parkiralištu može se proširiti i zahvatiti druge automobile, ali parkirani automobili koji nisu u pogonu u pravilu se ne smatraju opasnim stvarima.

Smatramo da kriterij tzv. položajne opasnosti ne može biti ključan u slučaju ako su plovila smještena na razmaku koji je razuman i uobičajen te koji omogućuje adekvatan pristup i prolaz između plovila te normalnu upotrebu odgovarajućih instalacija u marini. Činjenica što su plovila blizu jedno drugome i što je među njima mali razmak te što su uzdignuta od tla i smještena na standardiziranim ležaljka ne stvara povećanu opasnost plovila kao stvari u normalnim i uobičajenim okolnostima. Nije uobičajeno ni razumno, a za pružatelje usluge nije rentabilno da udaljenost između plovila na suhom vezu bude velika, kao što nije uobičajeno ni razumno da udaljenost između parkiranih mjesta na javnom parkiralištu bude velika. Osim toga, »mala« udaljenost i činjenica da su plovila uzdignuta od tla i položena na standardizirane ležaljke okolnosti su koje su možda pridonijele širenju požara, ali sigurno nisu izazvale požar jer je u gore prikazanim predmetima<sup>155</sup> utvrđeno kako je uzrok požara kvar na električnoj instalaciji plovila. Stoga nema uzročne veze između malog razmaka i položaja plovila na standardiziranim metalnim ležaljka kao elementa opasnog položaja plovila (prema mišljenju suda) i štete.

#### 5.4. Kriterij uporabe stvari

Po kriteriju uporabe stvari neka je stvar opasna ako manifestira svoja opasna svojstva kad se počne upotrebljavati. Takve stvari opasne su samo dok rade, tj. dok su u uporabi (u pogonu, dok djeluju), jer tada dolaze do izražaja njihova opasna svojstva. Kad takve stvari nisu više u uporabi, tj. nisu u djelovanju, one će prestati biti opasne.<sup>156</sup>

Upravo prema ovom kriteriju motorno vozilo u pogonu ima obilježja opasne stvari. Ono je opasno zbog pogona koji ga pokreće, mase koju ima, brzine koju razvija, stvari koje prevozi, što može rezultirati opasnošću za ljude i imovinu i imati velik štetni potencijal.<sup>157</sup> Za razliku od toga, motorno vozilo izvan pogona u stanju mirovanja nije opasna stvar. VSRH<sup>158</sup> je istaknuo kako u slučaju kad

---

<sup>154</sup> Vidjeti tekst uz bilješku 132.

<sup>155</sup> V. *supra* t. 4.1. i 4.2.

<sup>156</sup> Bukovac Puvača, M. *et al.*, *Obvezno pravo – posebni dio II...*, *op. cit.*, str. 115.

<sup>157</sup> *Ibidem.*

<sup>158</sup> VSH, GŽ-1622/76 od 25. svibnja 1977., prema VSRH, Rev-x 579/11-2 od 29. lipnja 2011.

je do štete došlo sudarom dvaju motornih vozila od kojih je samo jedno bilo u pogonu po načelu kauzaliteta za štetu odgovara samo imatelj onog vozila koje je bilo u pogonu, a to znači da imatelj motornog vozila koje nije bilo u pogonu ne odgovara objektivno.

U sudskoj je praksi rečeno da električne instalacije u stanu nisu opasne stvari.<sup>159</sup> Analogno treba smatrati da ni električne instalacije na gatu i na brodu, jahti ili brodicu nisu opasne stvari kao ni uporaba električne energije. Znači, ako se radi o ispravnim trošilima na plovilu, a ona se upotrebljavaju i njima se rukuje na uobičajen način i prema pravilima i uputama za rukovanje, primjerice, baterijama, akumulatorima, štednjacima, rashladnim uređajima i drugim trošilima na plovilu, spomenute stvari kao takve i njihova uporaba ne predstavljaju povećanu opasnost.

Međutim, situacija može biti bitno drugačija ako je riječ o nestručnom i neispravnom rukovanju, odnosno uporabi. Primjerice, postoji mogućnost da određene nepravilnosti u procesu punjenja akumulatora i napajanja plovila strujom dovedu do toga da se taj postupak otme kontroli, što može stvoriti opasnost za okolinu, konkretno, može doći do požara. Ovdje je riječ o tome da se određena po prirodi stvari »bezopasna« stvar ili djelatnost (punjenje baterija, korištenje instalacija na brodu i sl.) pretvara u opasnu uslijed određenih promjena normalnih okolnosti, konkretno, kvara ili propusta u redovitom protokolu punjenja baterija i sl.<sup>160</sup>

Na ovom mjestu ističemo i neka pravila struke na kojima se inzistira u marina-ma radi prevencije požara: brod se nikad ne ostavlja priključen na vanjsku mrežu bez nadzora, u zimskim mjesecima, kada brod miruje, sva strujna napajanja na brodu trebaju biti isključena, plovilo s vremena na vrijeme treba obići radi kontrole u kakvom je stanju, akumulatore i baterije svih vrsta treba odmah po dolasku u suhu marinu (nakon konzervacije motora) isključiti iz strujnoga kruga te ih ukloniti s plovila na suho i relativno toplo mjesto. Također, plovila nikad ne treba ostaviti spojena na zemaljsku mrežu od 220 V, dakle, tijekom zimovanja na brodu ne smije biti nikakva strujna toka.<sup>161</sup> Ova se pravila poglavito odnose na korisnike vezova i obično ih koncesionari marina ugrađuju u svoje pravilnike o redu u luci.

Također, treba istaknuti kako se, prema uobičajenoj praksi ugovaranja, marina može osloboditi odgovornosti za štetu iz ugovora o vezu ako dokaže da je šteta posljedica zlonamjernog, nemarnog ili nestručnog postupka korisnika veza, posade ili drugih osoba koje su ovlaštene koristiti plovilo, ili njihova kršenja odredbi ugovora o vezu, općih uvjeta ugovora ili pravilnika o redu u luci.

---

<sup>159</sup> V. tekst uz bilješku 53.

<sup>160</sup> V. *infra*. t. 5.2. Kriterij nedostatka stvari.

<sup>161</sup> Višić, D., Požar na brodu: kritične točke su struja i motor, *Otvoreno more*, god. 2013., br. 180, 14. veljače 2013.

## 6. KRITERIJI RELEVANTNI ZA OCJENU JE LI DJELATNOST MARINE OPASNA DJELATNOST

Prema uobičajenoj poslovnoj praksi, osnovna je djelatnost marina pružanje usluge veza. Ta djelatnost sastoji se od ustupanja veza na uporabu i njegova održavanja u sigurnom i ispravnom stanju. Ovaj segment djelatnosti marine uključuje i održavanje uredne i u dobrom stanju luke, građevinskih objekata u luci, lučke infrastrukture i lučke opreme te sigurnost i red u luci, uključujući sustav prihvata i rukovanja otpadom s plovila, protupožarne zaštite i sigurnosne zaštite. Usluga ustupanja mjesta za vez u pravilu uključuje i opskrbu plovila pitkom vodom i električnom energijom prema mogućnostima mreže.

Osim ustupanja mjesta za vez, kad je to izričito ugovoreno, marine obavljaju i djelatnost nadzora plovila na vezu. Ta usluga najčešće podrazumijeva vanjski pregled i provjeravanje stanja plovila i njegove opreme, kontrolu vodene linije, priveza i bokobrana, sigurnosni nadzor nad plovilom radi prevencije kaznenih djela i prekršaja. U ispunjavanju ove obveze najčešće aktivne radnje marine su: praćenje plovila, gatova i luke putem videonadzora, elektroničke i informatičke podrške sustavu nadzora, redovite ophodnje mornarskog osoblja marine koje uključuju promatranje i praćenje stanja plovila i sl. Na ovom mjestu ponovno treba istaknuti da se plovilo ne predaje marini u posjed, pa čak i kad je ugovorena usluga nadzora plovila na vezu, osim iznimno, ako strane izričito ugovore predaju plovila u posjed. Naime, za trajanja ugovora korisnik veza dolazi na plovilo, na njemu boravi, obavlja radove, isplovljava, ako je riječ o vezu u moru, i sl., a u trenutku kad korisnik veza stupi na plovilo, prestaje obveza marine da nadzire plovilo.<sup>162</sup>

Nadalje, marine u sklopu svoje djelatnosti nude i dodatne usluge i radove. Najčešće se ugovaraju poslovi izbacivanja oborinskih voda iz plovila, provjetravanje unutrašnjosti plovila, kontrola kaljuže, pokrivanje plovila ceradom, punjenje baterija, čišćenje unutrašnjosti plovila, pranje trupa i podvodnog dijela trupa visokotlačnom pumpom, usluge lučke dizalice ili *travel lifta* i sl. Obveze i odgovornost marine koje proizlaze iz pojedine dodatne usluge ili radova treba cijeliti prema pravnoj prirodi tog posla, pa se na one odnose iz ugovora koje strane nisu uredile primjenjuju odgovarajuće zakonske odredbe za pojedine vrste ugovora.

Primjenom kriterija koje je pravna teorija i sudska praksa ustanovila za utvrđivanje je li neka djelatnost opasna može se zaključiti da se djelatnost marina u pravilu ne ubraja u opasnu djelatnost. Naime, prema redovitom tijeku stvari,

---

<sup>162</sup> V. čl. 673.n st. 2. i 3. PZ-a.

po samoj tehničkoj prirodi i načinu na koji se redovito obavlja većina poslova i djelatnosti u marini, djelatnost marine ne ugrožava ni život ni zdravlje ljudi ni imovinu.

Analogno tomu, ni druge uslužne djelatnosti, primjerice, hotelska djelatnost, kampovi, pružanje usluge parkiranja motornih vozila na otvorenom ili u garaži, nisu opasne djelatnosti. U raspravi o tome je li djelatnost marina opasna djelatnost treba istaknuti da ni jedno osiguravajuće društvo nije djelatnost marine u uvjetima osiguranja tretiralo kao opasnu djelatnost.<sup>163</sup> U pogledu rizika koje marine imaju u svojoj djelatnosti, može se reći da se radi o rizicima koji su identični svim djelatnostima iz turističkog sektora. Kad je riječ o opasnosti nastanka požara, na primjer, identičan rizik postoji u autokampovima. U sudskoj praksi nema zabilježenih primjera da su sudovi ocijenili hotelsku djelatnost ili djelatnost kampova kao opasnu djelatnost.

Prisutnost električnih, plinskih i sličnih instalacija na nekom otvorenom ili zatvorenom mjestu to mjesto ne čini opasnim. Sama činjenica da se u određenoj djelatnosti mogu koristiti i opasne stvari ne čini tu djelatnost kao takvu opasnom.<sup>164</sup> Isto tako, poznato je da bilo koji kućanski aparat, primjerice, sušilo za kosu, električna grijalica, štednjak i sl. može biti uzročnik požara, međutim, ne može se reći da je uporaba sušila za kosu, električne grijalice ili štednjaka opasna djelatnost.

Za razliku od toga, one djelatnosti koje se prema ustaljenoj sudskoj praksi smatraju opasnim, primjerice, serviserski radovi koji uključuju zavarivanje, bušenje, lemljenje, rad na visini, uporabu opasnih strojeva i alata i sl., treba smatrati opasnim djelatnostima i u kontekstu poslovanja marina.<sup>165</sup> U svakom pojedinom slučaju pažljivo treba razmotriti stvara li određena djelatnost marine povećani izvor opasnosti u smislu kriterija koje je uspostavila građanskopravna teorija i sudska praksa.

Treba objasniti da tijekom trajanja ugovora o vezu marine, neovisno o modelu ugovora o vezu<sup>166</sup> koji se primjenjuje na konkretan ugovorni odnos, ponekad

---

<sup>163</sup> Opširnije o rezultatima istraživanja općih uvjeta osiguranja odgovornosti koncesionara marina provedenih u okviru projekta DELICROMAR vidi Padovan, A. V.; Selan Voglar, M., *Marina Operator Liability Insurance in Croatian and Slovenian Law and Practice, Transactions on Maritime Science (TOMS)*, god. 8 (2019.), br. 1, str. 109-122.

<sup>164</sup> Bukovac Puvača, M., »Sive zone« izvanugovorne odgovornosti..., *op. cit.*, str. 232.

<sup>165</sup> Vidjeti *supra* t. 2. Opasna stvar i opasna djelatnost u građanskom pravu te navedene primjere sudske prakse.

<sup>166</sup> Detaljno o modelima ugovora o vezu u poslovnoj praksi hrvatskih marina u radu: Skorupan Wolff, V. i Padovan, A. V., *Standardizirani modeli ugovora o vezu...*, *op. cit.*; Padovan, A. V.; Skorupan Wolff, V. *Ogledni opći uvjeti i modeli ugovora o vezu u marinama*, Barbić, J.; Padovan, A. V.; Skorupan Wolff, V. (ur.), *Novi pravni režim za marine*, knjiga 47, Nakladnički niz: *Modernizacija prava*, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 2019., str. 319-405.

poduzimaju i odgovarajuća hitna činjenja usmjerena na održavanje stabilnosti i plovnosti jahte ili brodice na vezu te različite mjere koje je nužno izvesti, a usmjerene su na sprječavanje nastanka štete i zaštite plovila od oštećenja ili uništenja, sprječavanje opasnosti za druge jahte i brodice, život i zdravlje ljudi, okoliš, opremu i infrastrukturu luke i sl. Poduzimanje navedenih hitnih nepredviđenih činjenja koja se odnose na plovilo na vezu ne predstavlja obvezu marine, nego njezino pravo koje proizlazi iz njezinih zakonskih javnih ovlasti da kao tijelo koje upravlja lukom održava red i sigurnost u luci.<sup>167</sup> Odgovornost za takve radnje uređena je posebnim pomorskopравnim normama, uključujući pravila o spašavanju na moru (PZ, čl. 760. *et seq.*), o vađenju i uklanjanju podrtina i potonulih stvari (PZ, čl. 840.a *et seq.*) i dr.

Pružatelj usluge veza u moru ili na pomorskom dobru mora imati valjanu pravnu osnovu za obavljanje djelatnosti pružanja usluge veza u skladu s pozitivnim propisima o pomorskom dobru i morskim lukama te o pružanju usluga u nautičkom turizmu.<sup>168</sup> Zakon predviđa objektivnu odgovornost za kršenje te kogentne zakonske odredbe.<sup>169</sup> Znači, pružatelj usluge veza koji ne udovoljava navedenim uvjetima odgovara korisniku veza kao svom ugovornom sukontrahtentu za štetu prema kriteriju objektivne odgovornosti. Objektivna odgovornost pružatelja usluge veza koji se koristi protuzakonitim vezovima postoji i u slučaju štete koja u vezi s ugovorom o vezu nastane trećim osobama, čime se ujedno potencira svrha zaštite općeg interesa.<sup>170</sup>

Na ugovornu odgovornost za štetu kao i izvanugovorne odnose odgovornosti za štetu koja trećim osobama nastane u vezi s obavljanjem djelatnosti pružanja usluge veza bez valjane pravne osnove primjenjuju se kao *lex specialis* odredbe PZ-a, također u odnosu na egzoneracijske razloge primjenjuju se specijalne odredbe PZ-a sadržane u čl. 673.lj, st. 3. i 4. PZ-a.

Prema građanskopravnoj teoriji, kod nekih djelatnosti pojačana opasnost postoji samo ako se ne obavljaju dovoljno pažljivo.<sup>171</sup> Znači, takve djelatnosti pod određenim okolnostima postaju opasne. Primjerice, prema našoj sudskoj praksi održavanje hokejske utakmice bez postavljanja zaštitne mreže za gledatelje predstavlja opasnu djelatnost.<sup>172</sup>

---

<sup>167</sup> V. čl. 673.nj PZ-a.

<sup>168</sup> Čl. 673.lj st. 1. PZ-a.

<sup>169</sup> V. čl. 673.lj st. 2. – 4. PZ-a.

<sup>170</sup> Opširnije u radu Skorupan Wolff, V. i Padovan, A. V., Ugovor o vezu *de lege ferenda...*, *op. cit.*, str. 50-55.

<sup>171</sup> Bukovac Puvača, M., »Sive zone« izvanugovorne odgovornosti ... *op. cit.*, str. 233.

<sup>172</sup> VSH, Rev-2843/90 od 3. travnja 1991.

Također, VSRH<sup>173</sup> je zauzeo stajalište da ugostiteljska djelatnost u određenim okolnostima može predstavljati opasnu djelatnost. Sud je odlučivao u sporu za naknadu štete u kojem je tužitelj gost restorana, a tuženi vlasnik tog ugostiteljskog objekta. Tužitelj potražuje naknadu štete jer je u restoranu ozlijeđen tako što mu je nepoznata osoba bacila bocu u glavu. Prema shvaćanju suda, ugostiteljska se djelatnost može smatrati opasnom ako se objekt nalazi na takvoj lokaciji koja je pogodna za okupljanje osoba sklonih pijanstvu, tučnjavi i drugim vrstama nereda, a vlasnik, odnosno voditelj ugostiteljskog objekta, nije u stanju osigurati efikasne preventivne mjere zaštite i sprječavanja opasnosti. Sud je u odluci posebno istaknuo da se isti problem može gledati i sa stajališta povrede ugovorne obveze, jer ugostitelj obavljajući svoju uslužnu djelatnost samim time preuzima obvezu da će korisnicima usluga po pristupu pružiti odgovarajuću uslugu i zaštitu, pa je zbog toga dužnost ugostitelja i njegovih radnika da se osobno angažiraju, pa čak da se i osobno izlože izvjesnom stupnju opasnosti radi ostvarivanja svoje profesionalne obveze.

Mogu li se zaključci suda u navedenom predmetu analogno primijeniti i na marine jer i one pružaju uslužnu djelatnost, a koncesionar je, prema propisima, dužan skrbiti se o sigurnosti i redu u luci? Znači, posebno treba razmotriti i objasniti odgovor na pitanje može li neka djelatnost marine dobiti atribut opasne djelatnosti ako se ta djelatnost ne obavlja dovoljno pažljivo, odnosno ako marina ne osigurava efikasne mjere zaštite i sprječavanja nastanka povećane opasnosti u ispunjavanju određene djelatnosti. Navodimo nekoliko hipotetskih situacija koje mogu otvoriti to pitanje: neodgovarajuća protupožarna zaštita u marini, marina korisnicima veza nije ustupila siguran i ispravan vez, u marini su prisutna plovila koja zbog svoje zapuštenosti ili neispravnosti predstavljaju opasnost za zdravlje ljudi, imovinu, druga plovila u marini, marina ne raspolaže odgovarajućim personalnim resursima koji osiguravaju određene sigurnosne standarde, postoje određeni kvarovi na infrastrukturi ili instalacijama marine i sl.

Smatramo da ne stvara svaki nedostatak na infrastrukturi ili instalacijama povećanu opasnost, niti da je svaka manjkavost protupožarne zaštite povećana opasnost u smislu ZOO-a. To ne bi trebalo biti sporno. Međutim, djelatnost koja se obavlja u uvjetima postojanja određenih bitnih nedostataka treba se smatrati opasnom u smislu ZOO-a.

Može se pretpostaviti da su sudovi radi izbjegavanja odlučivanja i izjašnjavanja o krivnji štetnika te rukovodeći se interesima oštećenika i postupovnim razlozima (prvenstveno brzinom i ekonomičnošću postupka) skloniji posegnuti

---

<sup>173</sup> VSH, Rev-382/85 od 3. travnja 1985., *Pregled sudske prakse br. 29, Prilog Naše zakonitosti*, Zagreb, 1986., str. 54.



za primjenom pravila o objektivnoj odgovornosti na rješavanje parnice radi naknade štete.<sup>174</sup> Međutim, smatramo da takav pravni pristup, koji je *a priori* zauzet u odnosu na pitanje je li plovilo na vezu opasna stvar, a djelatnost marine opasna djelatnost, nije ispravan, štoviše može biti pravno neutemeljen i dovesti do nepotrebnog i neprimjerenog širenja primjene sustava objektivne odgovornosti za štetu. Takav trend doveo bi do nerazboritih zaključaka, do poremećaja u ravnoteži pravnih odnosa, neizvjesnosti oko inače opravdanih očekivanja ugovornih strana i konačno do velike pravne nesigurnosti koja je pogibeljna za svaki pravno uređeni sustav.

Kad je riječ o navedenim primjerima propusta u savjesnom ispunjavanju djelatnosti marine, treba istaknuti da se njihov nastanak i nesprečavanje može pripisati krivnji marine, pa je jasno da korisnik veza može ostvariti pravo na naknadu štete i kad marina odgovara na temelju krivnje. Neispravna, nepostojeća ili manjkava protupožarna zaštita u marini gotovo sigurno bi prošla kvalifikaciju skrivljenog ponašanja. To, drugim riječima, znači da bi i primjena pravila o odgovornosti na temelju krivnje mogla dovesti do istog rezultata, odnosno odgovornosti marine za štetu.<sup>175</sup> To se odnosi na slučajeve u kojima se konkretna opasnost i sam nastanak štete prvenstveno mogu shvatiti kao posljedica skrivljenog ponašanja marine.

Stav je zakonodavca da marina za uslugu ustupanja i održavanja veza te nadzor plovila na vezu odgovara na temelju krivnje,<sup>176</sup> a takvo uređenje predviđa i autonomno pravo. Važno je istaknuti da je zakonodavac povisio stupanj pažnje za osnovnu profesionalnu i poduzetničku djelatnost marina, a to je poglavito pružanje sigurnog i ispravnog veza. Propisao je da je pružatelj usluge veza dužan korisniku veza ustupiti mjesto za siguran vez te pažnjom dobrog stručnjaka održavati vez tako da bude ispravan i siguran.<sup>177</sup> Riječ je o pažnji dobrog stručnjaka koja uključuje dužnost postupanja s povećanom pažnjom prema pravilima struke, pa tako dolazi do postrožene odgovornosti pružatelja usluge

---

<sup>174</sup> Slično tumači i Bukovac Puvača, M., »Sive zone« izvanugovorne odgovornosti ... *op. cit.*, str. 232 i 233.

<sup>175</sup> Također, u navedenom slučaju iz sudske prakse *supra* bilješka 17 sud je primijenio pravila o objektivnoj odgovornosti jer je zaključio da je hotelski bazen namijenjen za rekreaciju gostiju opasna stvar kad se zbog čišćenja prazni vodom ako pristup bazenu nije propisno onemogućen. Treba istaknuti da bi u ovom slučaju oštećeni pravo na naknadu štete vjerojatno mogao ostvariti i primjenom pravila o odgovornosti na temelju krivnje. Naime, ne poduzimanje uobičajenih mjera zaštite kako bi se onemogućio pristup bazenu te jasno označilo da bazen nije pogodan za korištenje za pražnjenja vode sigurno bi prošlo i kvalifikaciju skrivljenog ponašanja vlasnika bazena.

<sup>176</sup> V. čl. 673.l i 673.n PZ-a.

<sup>177</sup> V. čl. 673.l PZ-a.

veza u odnosu na opći standard pažnje dobrog domaćina, odnosno dobrog gospodarstvenika. Kad se radi o stupnju pažnje koji marina treba primijeniti, onda zahtjev za višim stupnjem pažnje nije usmjeren samo na dokazivanje usuglašenosti djelatnosti marine s propisima (upravnim normama) o pomorskom dobru, morskim lukama i turizmu. Znači, činjenica da koncesionar marine udovoljava svim propisima o pomorskom dobru i turizmu u vezi s obavljanjem svoje djelatnosti ne upućuje na zaključak da ta marina poduzima sve što se od nje traži kao pažljivog pružatelja usluge veza, jer je udovoljavanje propisima nužna pretpostavka da može obavljati djelatnost. Važno je, također, dokazati da marina ispunjava i one mjere koje razum nalaže u sprječavanju štetnog događaja, a koje pretpostavljaju određeno stručno znanje i iskustvo. Riječ je o praktičnim mjerama koje je potrebno kontinuirano poduzimati u marinama u svrhu prevencije i pravodobne reakcije na štetni događaj, a primarno se odnose na nadziranje objekata, infrastrukture, reda u luci i sl.

U sustavu objektivne odgovornosti štetnik će odgovarati čak i u onim slučajevima u kojima je postupao sasvim u skladu s onim što bi pravni poredak razumno očekivao od bilo kojeg subjekta u tom položaju. Iskustvo u nekim stranim pravnim porecima pokazalo je da sustav objektivne odgovornosti u nekim slučajevima može dovesti do radikalnog snižavanja sigurnosnih standarda, kao što je to bio slučaj sa sustavom objektivne odgovornosti za neispravan proizvod u SAD-u osamdesetih godina prošlog stoljeća. Naime, proizvođači, suočeni sa sustavom objektivne odgovornosti za neispravan proizvod koji ih je činio odgovornima bez obzira na krivnju, dakle bez obzira na to jesu li ili nisu odgovarajuće ulagali u sigurnost svojih proizvoda ili usluga, jednostavno su prestali ulagati u sigurnost i time osjetno snizili razinu sigurnosti proizvoda i usluga na tržištu.<sup>178</sup>

Slijedom toga, možemo zaključiti da u pravilu djelatnost marine nije opasna djelatnost te da se u slučaju nesavjesnog postupanja marine obeštećenje korisnika veza ili treće osobe može postići primjenom pravila o odgovornosti na temelju krivnje. Međutim, u dvama slučajevima smatramo da je opravdano odstupiti od primjene pravila o odgovornosti na temelju krivnje jer se djelatnost marine u tim posebnim slučajevima može kvalificirati kao opasna djelatnost.

U prvom slučaju riječ je o koncesionaru marine koji ima valjanu pravnu osnovu za pružanje usluge veza, ali učestalo krši svoje obveze te je očito da nije u stanju osigurati efikasne preventivne mjere zaštite i sprječavanja opasnosti. Djelatnost takvoga koncesionara može imati attribute opasne djelatnosti.

---

<sup>178</sup> Baretić, M., *Pandemija COVID-19...*, *op. cit.*, str. 118.

U drugom slučaju radi se o koncesionaru marine koji ima valjanu pravnu osnovu za pružanje usluge veza i koji ne krši učestalo obveze. Međutim, riječ je o iznimnom slučaju u kojem koncesionar nije u stanju osigurati efikasne preventivne mjere zaštite te djelatnost toga koncesionara predstavlja povećanu opasnost jer nastaje predvidiv i vrlo visok rizik nastupanja štete. Primjerice, takav slučaj postoji ako je riječ o bitnim nedostacima protupožarne zaštite, velikim kvarovima na instalacijama, infrastrukturi, opremi ili je riječ o drugim manjkavostima, nedostacima i propustima u obavljanju djelatnosti koji stvaraju povećanu opasnost u smislu ZOO-a. Znači, ne stvara svaki kvar na sustavu protupožarne zaštite povećanu opasnost, pa slijedom toga ne obavlja opasnu djelatnost svaki koncesionar koji ima kvar na sustavu protupožarne zaštite. Međutim, ako se radi o toliko važnom nedostatku na protupožarnom sustavu ili električnoj instalaciji koji može dovesti do požara ili onemogućiti adekvatnu reakciju na požar, znači, koji stvara predvidiv i vrlo visok rizik nastupanja štete, tada se može reći da koncesionar koji obavlja djelatnost u tim uvjetima obavlja opasnu djelatnost. Primjerice, obavljanje djelatnosti davanja stana u najam nije opasna djelatnost, ali davanje u najam stana koji ima kvar na plinskim instalacijama koje prouzroče trovanje i smrt najmoprimca smatra se opasnom djelatnošću.<sup>179</sup> Analogno tomu, pružanje usluge veza u uvjetima postojanja bitnih nedostataka, manjkavosti ili propusta u obavljanju djelatnosti koji predstavljaju povećanu opasnost i time predvidiv i vrlo visok rizik nastupanja štete, predstavlja opasnu djelatnost. U svakom pojedinom slučaju nužno je vrlo pažljivo utvrditi sve činjenice i ocijeniti radi li se o opasnoj djelatnosti u smislu zakonskih odredbi ZOO-a.

Na ovom mjestu komentirat ćemo još neke argumente suda iznesene u predmetu prikazanom *supra* t. 4.1. Širok krug oštećenika te mogućnost nastanka štete većeg obujma sud je istaknuo kao argument za kvalifikaciju djelatnosti marine kao opasne djelatnosti. Pri tome je naglasio da ako je moguć nastup velikih financijskih šteta, onda je takva djelatnost za onoga koji se njome bavi i financijski rizična, a za korisnike posljedično tome i opasna. Smatramo da ti argumenti nisu sami po sebi odlučni kriteriji koji bi djelatnost marine kvalificirali kao opasnu djelatnost. Veliki financijski rizici postoje u poslovanju brojnih pravnih osoba i čitavih sektora u gospodarstvu, primjerice u bankarskom sektoru, prijevoznikom sektoru, mnogim industrijskim granama i sl., pa se njihova djelatnost zbog toga ne smatra *a priori* opasnom djelatnošću. Kriterij kruga oštećenika i mogućnost nastupanja štete većeg obujma ne spominju se eksplicitno u građansko-pravnoj teoriji kao relevantan kriterij za kvalifikaciju neke stvari ili djelatnosti kao opasne. Svakodnevno smo suočeni s raznim izvorima opasnosti, rizik da

---

<sup>179</sup> Vidjeti primjer iz sudske prakse prikazan u tekstu uz bilješku 137.

nam od nečega što koristimo nastane šteta postao je sastavni dio života. Požar je primjer ekstremne nepogode koja ima golemu razornu moć. Opasnost od požara prijeteći na svakom koraku te može u raznim životnim okolnostima zahvatiti velik broj oštećenika i prouzročiti velike materijalne štete. Međutim, smatrati stanove u višekatnim stambenim zgradama, hotele, motorna vozila parkirana na parkiralištu ili u podzemnim garažama ili plovila na vezu u marinama opasnim stvarima samo zbog toga što je u slučaju požara velika vjerojatnost da će više stanova, vozila ili plovila biti zahvaćeno požarom, odnosno da će nastupiti veće materijalne štete, čini se pravno neodrživim.

Treba istaknuti da naše istraživanje dostupnih statističkih podataka te novinskih i internetskih članaka pokazuje da u posljednjih pet godina nisu zabilježeni smrtni slučajevi, veća onečišćenja morskog okoliša ni drugi primjeri veće materijalne štete koji bi bili uzrokovani djelatnošću marine. Požar povodom kojeg se vode postupci za naknadu štete prikazani u sudskim presudama *supra* t. 4.1. i 4.2. prouzročio je veliku materijalnu štetu, a njegov je uzrok kvar na električnoj instalaciji plovila na vezu. U predmetnom sudskom sporu *supra* t. 4.1. šteta nastala na plovilu tužitelja nije u uzročnoj vezi s nekom opasnom djelatnošću marine. Točnije, kad je izbio požar, nije se obavljala nikakva opasna djelatnost marine, primjerice određeni servisnerski radovi koji bi, prema usvojenim kriterijima iz sudske prakse, ulazili u opasnu djelatnost kao varenje, lemljenje, rad na visini, uporaba dizalice i sl. Također, u konkretnom slučaju nije riječ o koncesionaru marine koji nema valjanu pravnu osnovu za pružanje usluge veza ili koji učestalo krši svoje obveze te nije u stanju osigurati efikasne preventivne mjere zaštite i sprječavanja opasnosti. Naprotiv, sud je utvrdio da je protupožarna zaštita marine bila izvrsno organizirana te da se nije radilo o znatnim kvarovima na instalacijama, infrastrukturi, opremi ili o drugim manjkavostima, nedostacima i propustima u obavljanju djelatnosti marine koji bi stvarali povećanu opasnost za okolinu u smislu ZOO-a.

## 7. ZAKLJUČAK

Nakon kritičke analize sudske prakse u kojoj smo razmatrali pitanje je li plovilo na vezu opasna stvar, a djelatnost marine opasna djelatnost, te oslanjajući se na stavove građanskopravne teorije i sudske prakse u pogledu definiranja opasne stvari i opasne djelatnosti i pomorskopravne teorije i sudske prakse u vezi s pitanjem je li brod opasna stvar, došli smo do sljedećih zaključaka.

Plovilo na vezu kao cjelina nije opasna stvar prema kriteriju svog postojanja, svojstava, položaja i uporabe. To znači da štete prouzročene plovilom na vezu

koje je ispravno, u normalnim uvjetima, pri normalnoj uporabi, smještaju i uz uobičajeni nadzor nisu štete koje potječu od opasne stvari. Stoga, u odštetnim parnicama čiji je povod oštećenje ili uništenje plovila na vezu u kontekstu odgovornosti iz ugovora o vezu, a jednako tako u kontekstu izvanugovorne odgovornosti za štetu, najčešće nema mjesta za primjenu pravila o objektivnoj odgovornosti za štetu nastalu zbog opasne stvari ili opasne djelatnosti.

Međutim, ako jahta ili brodica ima određeni nedostatak koji je, primjerice, posljedica njezina neodržavanja, zapuštenosti, istrošenosti, kvara i slično, ti nedostaci mogu biti relevantni za ocjenu radi li se u konkretnom slučaju o opasnoj stvari. Znači, pojedini dijelovi plovila mogu biti opasne stvari i to ako imaju one atribute koji su nužni za kvalifikaciju neke stvari kao opasne stvari u smislu ZOO-a i prevladavajuće pravne teorije i sudske prakse. Kao što je u radu detaljno opisano, za kvalifikaciju opasne stvari potrebno je da određena stvar bude objektivno povećano opasna za okolinu te da njezin vlasnik ima saznanje o opasnom svojstvu te stvari, točnije bitno je da je vlasnik prema okolnostima slučaja uz ulaganje odgovarajućeg stupnja pažnje trebao znati za njezina opasna svojstva. Za stvari koje su notorno opasne treba smatrati kako vlasniku nisu mogla ostati nepoznata opasna svojstva takve stvari. Međutim, za one stvari koje imaju neke mane, kvarove ili nedostatke koji nisu tipični i česti za tu stvar, a u konkretnim okolnostima ih čine povećano opasnim, treba utvrditi je li takva mana, nedostatak ili kvar skriven za vlasnika, točnije je li ih vlasnik uporabom odgovarajućeg stupnja pažnje mogao otkriti.

Primarna djelatnost marine, a to je ustupanje mjesta za vez u moru ili na suhom, ne može se smatrati djelatnošću koja stvara povećanu opasnost za ljude, imovinu i okoliš. Nadziranje plovila na vezu koje uključuje niz standardiziranih postupaka nadzora plovila na vezu, gatova i luke također nije opasna djelatnost. Većina dodatnih usluga i radova koje marine ispunjavaju u okviru ugovora o vezu nisu opasne djelatnosti, primjerice poslovi izbacivanja oborinskih voda iz plovila, provjetravanje unutrašnjosti plovila, kontrola kaljuže, pokrivanje plovila ceradom, punjenje baterija, čišćenje unutrašnjosti plovila i sl.

Iako djelatnost marine po prirodi i načinu na koji se redovito obavlja nije opasna, tj. premda opasnost kao opća karakteristika nije tipična za tu djelatnost, ona ipak može u određenim slučajevima, točnije, pod određenim okolnostima postati opasna. Rezultati našeg istraživanja pokazuju da se djelatnost marine može smatrati opasnom djelatnošću u trima slučajevima:

a) ako je riječ o djelatnosti koja se prema tumačenju građanskopravne teorije i sudske prakse smatra opasnom djelatnošću, ona je opasna i u kontekstu poslovanja marina,

b) ako koncesionar marine koji ima valjanu pravnu osnovu za pružanje usluge veza učestalo krši svoje obveze te je očito da nije u stanju osigurati efikasne preventivne mjere zaštite i sprječavanja opasnost njegova djelatnost može poprimiti attribute opasne djelatnosti,

c) ako je riječ o koncesionaru marine koji ima valjanu pravnu osnovu za pružanje usluge veza i koji učestalo ne krši svoje obveze te je očito da je u stanju osigurati efikasne preventivne mjere zaštite i sprječavanja opasnosti, njegova djelatnost može poprimiti attribute opasne djelatnosti samo iznimno, i to ako je riječ o toliko važnim nedostacima, propustima u činjenju, manjkavostima u obavljanju djelatnosti koji stvaraju povećanu opasnost jer nastaje predvidiv i vrlo visok rizik nastupanja štete.

O opasnosti kao općoj karakteristici nekih djelatnosti, kao što je rad na visini, bušenje, piljenje, korištenje opasnih alata i strojeva, eksplozije i sl. izjasnila se sudska praksa, pa slijedom toga pojedine djelatnosti koje se uobičajeno u sudskoj i građanskopravnoj teoriji smatraju opasnim treba smatrati opasnim djelatnostima i u kontekstu poslovanja marina.

Poseban slučaj, koji prema našem mišljenju opravdava kvalifikaciju opasne djelatnosti, jest kad koncesionar marine, iako ima valjanu pravnu osnovu za pružanje usluge veza, učestalo krši svoje obveze te je očito da nije u stanju osigurati efikasne preventivne mjere zaštite i sprječavanja opasnosti. Takva situacija stvara povećanu opasnost za ljude i imovinu u marini i njezinu djelatnost čini opasnom. Takvo je shvaćanje u skladu sa sudskom praksom koja je također neke djelatnosti ocijenila opasnim kad se ne obavljaju dovoljno pozorno.<sup>180</sup> Međutim, ovdje treba primijeniti izrazito restriktivno tumačenje i opredijeliti se za kvalifikaciju opasne djelatnosti samo u iznimnim slučajevima. Pri tome, treba imati u vidu sve moguće konkretne i zamislive posljedice koje mogu proizaći iz takve kvalifikacije. U suprotnom, izlaženje izvan granica restriktivnog tumačenja značilo bi zanemarivanje svrhe zbog koje je predviđena objektivna odgovornost. Isto tako, treba pristupiti i u slučaju opisanom pod c) koji će, također, izuzetno rijetko i samo iznimno doći do primjene.

Zakonodavac predviđa poseban slučaj u kojem odgovornost pružatelja usluge veza iz ugovora o vezu, kao i njegovu izvanugovornu odgovornost, podvrgava pravilima o objektivnoj odgovornosti. To se odnosi na kršenje kogentne odredbe kojom se propisuje obveza pružatelja usluge veza u moru ili na pomorskom dobru da mora imati valjanu pravnu osnovu za obavljanje djelatnosti pružanja usluge veza u skladu s pozitivnim propisima o pomorskom dobru

---

<sup>180</sup> V. tekst uz bilješke 171, 172 i 173.

i morskim lukama te o pružanju usluga u nautičkom turizmu.<sup>181</sup> Imperativne odredbe u odnosu na valjanu pravnu osnovu doprinos su pravnoj sigurnosti, ali i sigurnosti pružanja usluge veza općenito.

U kontekstu šteta prouzročenih požarom u marini ne treba isključiti mogućnost namjernog postupanja,<sup>182</sup> međutim, u praksi će se u pravilu raditi o nepažnji, odnosno propustu da se postupi s dužnom pažnjom ili će se raditi o skrivenoj mani plovila kao uzroku požara. Što će se u konkretnom slučaju smatrati nepažnjom te hoće li biti riječ o običnoj ili krajnjoj nepažnji,<sup>183</sup> ovisi o specifičnosti svakog pojedinog slučaja. Koncept dužne pažnje primijenjen na slučajeve požara u marinama pretpostavlja bi primarno dužnost marine da postupi u skladu s propisima i pravilima struke koji se odnose na zaštitu od požara u marinama, ali i da poduzima sve druge razumne mjere u sprječavanju štetnog događaja. To proizlazi iz same logike stvari, ali i izravno iz odredbi Zakona o zaštiti od požara.<sup>184</sup> Stoga bi u kontekstu odgovornosti marine, o postupanju suprotnom dužnoj pažnji svakako bilo riječi u situacijama u kojima marina ne udovoljava svim propisanim mjerama zaštite od požara. Štoviše, u takvoj bi se situaciji vrlo vjerojatno radilo o postupanju s krajnjom nepažnjom. Nepažljivo bi postupala i marina koja ne održava na snazi sve potrebne certifikate zaštite od požara ili marina koja ima osnova sumnjati u neispravnost, primjerice, električnih instalacija ili sustava protupožarne zaštite, a ne poduzme mjere otklanjanja kvarova ili provjere i ispitivanja ispravnosti sustava zaštite od požara.

---

<sup>181</sup> Čl. 673.lj st. 1. PZ-a.

<sup>182</sup> Primjerice, to može biti namjerno podmetanje požara radi zlouporaba u osiguranju, radi namjernog uništenja tuđe stvari, radi piromanskih pobuda i sl.

<sup>183</sup> To je s aspekta građanskopravne odgovornosti za štetu uglavnom irelevantno, jer se u hrvatskom pravu odgovara za štetu u istom obujmu bez obzira na stupanj krivnje. Stupanj krivnje mogao bi eventualno biti relevantan kod mogućih regresnih zahtjeva, primjerice kad marina kao poslodavac potražuje od svog zaposlenika naknadu onoga što je oštećeniku platila na ime naknade štete koju je prouzročio zaposlenik. U tome slučaju regresni zahtjev moguće je postaviti jedino ako je zaposlenik štetu prouzročio postupajući namjerno ili s krajnjom nepažnjom. Opširnije Baretić, M., *Pandemija COVID-19...*, *op. cit.*, str. 111.

<sup>184</sup> Zakonom o zaštiti od požara, *Narodne novine*, br. 92/2010, čl. 8. st. 2. propisano je da su svaka fizička i pravna osoba, tijela državne vlasti te jedinice lokalne i područne (regionalne) samouprave dužni provoditi mjere zaštite od požara utvrđene odredbama toga Zakona i drugim propisima donesenim na temelju njega, planovima i procjenama ugroženosti od požara, odlukama jedinica lokalne i područne (regionalne) samouprave te drugim općim aktima iz područja zaštite od požara. Također, Zakon o zaštiti od požara u čl. 8. st. 3. propisuje da je svaka fizička i pravna osoba odgovorna za neprovođenje mjera zaštite od požara, izazivanje požara, kao i za posljedice koje iz toga nastanu u skladu s odredbama ovoga Zakona i odlukama jedinica lokalne i područne (regionalne) samouprave.

Po našem mišljenju, koncept subjektivne odgovornosti s predmnijevanom krivnjom u dovoljnoj mjeri potiče marine da postupaju s dužnom pažnjom, točnije da učine sve što je razumno moguće kako bi osigurale sigurno okruženje za korisnike vezova, svoje zaposlenike, klijente koji koriste razne usluge marina, primjerice, ugostiteljske ili servisne usluge, i općenito osobe koje dolaze u dodir s njihovom djelatnošću. Naime, postupanje s dužnom pažnjom oslobađa ih odgovornosti.

U našem pravu postoji široka mogućnost primjene pravila o objektivnoj odgovornosti jer zakonodavac nije precizno definirao opasnu stvar i opasnu djelatnost pa je teško odrediti jasne granice područja primjene subjektivne i objektivne odgovornosti. Smatramo da ne treba težiti preširokoj primjeni pravila o objektivnoj odgovornosti te da ona treba biti izuzetak, a odgovornost na temelju krivnje pravilo. Kad se radi o djelatnosti marina, odgovornost na temelju krivnje prilično je postrožena, odnosno mogućnost egzoneracije je otežana jer je sam zakonodavac postrožio standarde pažnje propisujući standard pažnje dobrog stručnjaka te prebacujući teret dokaza postupanja s dužnom pažnjom na tuženika. Stoga je s gledišta interesa oštećenika to dobro rješenje i odgovarajuća zaštita. Dakle, i bez primjene sustava objektivne odgovornosti za štetu, odgovornost marine kao pružatelja usluge veza može biti dovoljno stroga. Prvenstveno je na sudskoj praksi, ali i na pravnoj teoriji da razradom i tumačenjem očekivanih standarda ponašanja pružatelja usluge veza jasno obilježi granicu između subjektivne i objektivne odgovornosti te smanji prostor sive zone,<sup>185</sup> unutar koje nema pravne sigurnosti jer se ne zna hoće li sud primijeniti pravila o objektivnoj odgovornosti ili će se odgovornost prosuđivati po pravilima o odgovornosti na temelju krivnje.

Pretjerano rigorozna odštetnopravna sudska praksa koja bi *a priori* u slučaju požara u marini djelatnost marine tretirala opasnom djelatnošću, a plovila na vezu opasnim stvarima, marinama bi nametala odgovornost preko onoga što bi nalagao koncept dužne pažnje. Takva sudska praksa mogla bi biti kontraproduktivna jer bi slala pogrešne poruke te time vrlo vjerojatno negativno utjecala na generalnu prevenciju.

Naime, nije jasno zašto bi se marine, kao pružatelji usluge veza, uopće trudile slijediti pravila struke i poduzimati potrebne zaštitne mjere i druge sigurnosne standarde ako bi ih pravni poredak podvrgavao odgovornosti bez obzira na

---

<sup>185</sup> Pojam »sive zone« u literaturi spominje Bukovac Puvača, M., »Sive zone« izvanugovorne odgovornosti..., *op. cit.*, str. 222, a pod time smatra granično područje, slučajeve mogućih preklapanja, za koje može biti sporno treba li ih podvesti pod pravila o subjektivnoj ili objektivnoj odgovornosti za štetu.



to pridržavaju li se tih standarda, štoviše, bez obzira na to je li dokazano da su upravo one svojim ponašanjem uzrokovale štetu drugomu.<sup>186</sup> Drugim riječima, ne bi bili motivirani ulagati dodatne napore i dodatna sredstva u postizanje optimalnog stupnja sigurnosti svojih klijenata i njihovih plovila na vezu te općenito osoba koje borave u marinama.

U pomorskim sporovima u kojima se odlučuje o odgovornosti za štetu zbog oštećenja ili uništenja plovila na vezu potrebno je pažljivo razmotriti sve kriterije relevantne za ocjenu je li konkretno plovilo na vezu opasna stvar, a djelatnost marina opasna djelatnost. Jedinstvena primjena zakona i ujednačena sudska praksa jamac su pravne sigurnosti i mogu osjetno pridonijeti uspješnom razvoju nautičkog turizma kao važne turističke grane u Republici Hrvatskoj.

Osim analize sudske prakse kad je riječ o pitanju je li plovilo na vezu opasna stvar, a djelatnost marine opasna djelatnost, u sklopu ovog istraživanja analizirali smo i sudske praksu u drugim pomorskim sporovima u kojima su sudovi razmatrali pitanje je li brod opasna stvar. U hrvatskoj pomorskopravnoj doktrini<sup>187</sup> i judikaturi<sup>188</sup> zastupljeno je stajalište da brod kao cjelina *a priori*, po svojim bitnim svojstvima, kad se iskorištava u okvirima djelatnosti kojoj je namijenjen, nije opasna stvar. Također, plovidba morem ne smatra se opasnom djelatnošću. Međutim, pojedine stvari u uporabi na brodu, kao i pojedini dijelovi broda te određene djelatnosti vezane uza samu plovidbu brodom, mogu biti opasne. Dakle, premda na brodu postoje dijelovi koji su stvari s opasnim svojstvima, čitav se brod ne svrstava u kategoriju opasnih stvari u situaciji kad šteta nastane kao rezultat djelovanja opasnih svojstava pojedinog dijela broda.

Pomorskopravna znanost obradila je i protumačila brojna pitanja koja se odnose na ugovor o vezu, njegove sastojke, pravnu prirodu, obveze ugovornih strana, ugovornu odgovornost i sl.<sup>189</sup> Normiranje ugovora o vezu kao imenovnog ugovora znatan je napredak po tome što je jasno usredotočeno na pravilnu raspodjelu obveza i odgovornosti ugovornih strana. Osim toga, hrvatske marine u svojoj poslovnoj praksi trebaju raditi na standardizaciji ugovora o vezu i općih uvjeta ugovora. Dobro sročeni ugovori i standardizirani opći uvjeti ugovora znatno smanjuju opseg i težinu pravnih pitanja koja stoje na putu rješavanja odnosa naknade štete zbog oštećenja ili uništenja plovila na vezu. Od prvih

---

<sup>186</sup> V. opširnije Baretić, M., *Pandemija COVID-19...*, *op. cit.*, str. 122.

<sup>187</sup> Kačić, H., *Je li brod »opasna stvar«...*, *op. cit.*

<sup>188</sup> VTS, Pž-370/2004-3 od 23. kolovoza 2006., v. bilješku 91; TS u Splitu, VI P-616/1997 od 15. ožujka 2000.; VTS, VI Pž-3769/2004 od 13. prosinca 2007.

<sup>189</sup> Vidjeti rezultate istraživanja i popis objavljenih radova na projektu DELICROMAR, <http://delicromar.hazu.hr/en/publications/>.

presuda u kojima će se primijeniti odredbe PZ-a o ugovoru o vezu očekuje se kvalitetna interpretacija pravnih pitanja u vezi s naknadom štete zbog oštećenja ili uništenja plovila na vezu. Primjena zakonskih odredbi o ugovoru o vezu u sudskoj praksi omogućit će znatno viši stupanj predvidivosti pravne zaštite i pravne sigurnosti te jasniji pravni položaj ugovornih strana u pitanjima naknade štete na plovilima na vezu. Nadamo se da će se sudska praksa razvijati u smjeru razumnog i pravilnog tumačenja zakonskih odredbi o ugovoru o vezu koje su *lex specialis* za pravna pitanja vezana uz taj ugovor, što bi u konačnici trebalo rezultirati jedinstvenom sudskom praksom. Također, nadamo se da će naša tumačenja i smjernice iznesene u ovom radu pridonijeti jedinstvenom tumačenju predmetnih pravnih pitanja.

## BIBLIOGRAFIJA

### Knjige:

1. Bukovac Puvača, M.; Slakoper, Z.; Belanić, L., *Obvezno pravo – posebni dio II, izvanugovorni obvezni odnosi*, Novi informator, Zagreb, 2015.
2. Crnić, I., *Zakon o obveznim odnosima: napomene, komentari, sudska praksa i abecedno kazalo pojmova*, četvrto, bitno izmijenjeno i dopunjeno izdanje, Organizator, Zagreb, 2010.
3. Gorenc, V.; Belanić, L.; Momčinović, H.; Perkušić, A.; Pešutić, A.; Slakoper, Z.; Vukelić, M.; Vukmir, B., *Komentar Zakona o obveznim odnosima*, Narodne novine, Zagreb, 2014.
4. Pavić, D., *Ugovorno pravo osiguranja – komentar zakonskih odredaba*, Tectus, Zagreb, 2009.
5. Stanišić, S., *Objektivna odgovornost za štetu*, Paneuropski univerzitet Aperion, Banja Luka, 2021.

### Članci:

1. Baretić, M., *Pandemija COVID-19 i odgovornost za štetu*, Barbić, J. (ur.), *Primjena prava za vrijeme pandemije COVID-19*, Nakladnički niz: *Modernizacija prava*, knjiga 61, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 2021., str. 101-125.
2. Bukovac Puvača, M., »Sive zone« izvanugovorne odgovornosti – područja moguće primjene pravila o odgovornosti na temelju krivnje i objektivne odgovornosti za štetu, *Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci*, god. 30 (2009.), br. 1, str. 221-243.

3. Crnić, I., Odgovornost za štetu od opasnih stvari ili opasne djelatnosti, *Aktualnosti hrvatskog zakonodavstva i pravne prakse: građansko, trgovačko, radno i procesno pravo u praksi*, 8 (2001.), str. 69-96.
4. Kačić, H., Je li brod »opasna stvar« i osiguranje odgovornosti?, *Zbornik Pravnog fakulteta u Splitu*, god. 36 (1999.), br. 53-54 = 1-2, str. 27-40.
5. Lucić, N., Vlasnik kao subjekt građanskopravne odgovornosti od opasne stvari kroz pravnu teoriju i sudsku praksu, *Pravni vjesnik*, god. 28 (2012.), br. 1, str. 87-122.
6. Mlikotin Tomić, D., Odgovornost za naknadu štete bez krivnje prema novom hrvatskom i europskom pravu, *Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu*, god. 56 (2006.), posebni broj, str. 425-460.
7. Padovan, A. V., Odgovornost luke nautičkog turizma iz ugovora o vezu i osiguranje, *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, god. 52 (2013.), br. 167, str. 1-35.
8. Padovan, A. V.; Skorupan Wolff, V. Ogleđni opći uvjeti i modeli ugovora o vezu u marinama, Barbić, J.; Padovan, A. V.; Skorupan Wolff, V. (ur.), *Novi pravni režim za marine*, knjiga 47, Nakladnički niz: *Modernizacija prava*, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 2019., str. 319-405.
9. Padovan, A. V.; Skorupan Wolff, V., Učinak potonuća plovila na vezu na pravni odnos između stranaka ugovora o vezu i čuvanju plovila, *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, god. 57 (2018.), br. 172, str. 149-175.
10. Padovan, A. V.; Selan Voglar, M., Marina Operator Liability Insurance in Croatian and Slovenian Law and Practice, *Transactions on Maritime Science (TOMS)*, god. 8 (2019.), br. 1, str. 109-122.
11. Papić, N., Požari u marinama, *Naše more*, god. 67 (2020.), br. 3, *Supplement*, str. 18-24.
12. Pavliček, J., Razvoj sigurnosnih standarda u marinama, Barbić, J.; Padovan, A. V.; Skorupan Wolff, V. (ur.), *Novi pravni režim za marine*, Nakladnički niz: *Modernizacija prava*, knjiga 47, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, 2019., str. 275-297.
13. Pavliček, J.; Padovan, A. V.; Pijaca, M., Criminological and Legal Aspects of Croatian Ports and Marinas Security, Meško, G.; Lobnikar, B.; Prisljan, K.; Hacin, R. (ur.), *Criminal Justice and Security in Central and Eastern Europe: From Common Sense to Evidence-based Policy-making*, University of Maribor Press, Maribor, 2018., str. 469-484.
14. Rihtman, Z., Opasnost i odštetna odgovornost, *Osiguranje i privreda*, god. XI (1970.), br. 10-11, str. 32-41.
15. Skorupan Wolff, V., Požar plovila na vezu – odgovornost za štetu [prikaz presude], *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, god. 56 (2017.), br. 171, str. 214-217.
16. Skorupan Wolff, V.; Padovan, A. V., Obveze korisnika veza iz ugovora o vezu prema aktualnoj poslovnoj praksi hrvatskih marina, Amižić Jelovčić, P. *et al.* (ur.), *Proceedings Book of the 2<sup>nd</sup> International Scientific Conference on Maritime Law: Mo-*

*dern Challenges of Marine Navigation*, Pravni fakultet u Splitu, Split, 2021., str. 333-379.

17. Skorupan Wolff, V.; Padovan, A. V., Postoje li elementi ostave u ugovorima o vezu u lukama nautičkog turizma?, Ćorić, D.; Radionov, N.; Čar, A. (ur.), *Zbornik radova 2. Međunarodne konferencije transportnog prava i prava osiguranja, INTRANSLAW Zagreb 2017.*, Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb, 2017., str. 313-353.
18. Skorupan Wolff, V.; Padovan, A. V., Standardizirani modeli ugovora o vezu za hrvatske marine kao korak naprijed, Barbić, J.; Padovan, A. V.; Skorupan Wolff, V. (ur.), *Novi pravni režim za marine*, Nakladnički niz: *Modernizacija prava*, knjiga 47, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 2019., str. 127-195.
19. Skorupan Wolff, V.; Padovan, A. V., Ugovor o vezu *de lege ferenda*, Barbić, J. (ur.), *Pravni okvir za luke nautičkog turizma*, Nakladnički niz: *Modernizacija prava*, knjiga 42, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 2018., str. 41-93.
20. Skorupan Wolff, V.; Padovan, A. V., Zašto se na ugovor o vezu ne bi trebale primjenjivati zakonske odredbe o ugovoru o uskladištenju?, Amžić Jelovčić, P. et al. (ur.), *Zbornik radova 3. Međunarodne znanstvene konferencije pomorskog prava: Suvremeni izazovi pomorske plovidbe*, Pravni fakultet u Splitu, Split, 2021., str. 263-294.
21. Skorupan Wolff, V.; Petrinović, R.; Mandić, N., Marina Operator's Obligations from the Contract of Berth according to the Business Practices of Croatian Marinas, Vidan, P.; Račić, N. et al. (ur.), *IMSC 2017 Book of Proceedings*, Pomorski fakultet Sveučilišta u Splitu, Split, 2017., str. 104-111.
22. Skorupan Wolf, V., Obilježja opasne stvari [prikaz presude], *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, god. 44 (2005.), br. 159, str. 197-207.
23. Višić, D., Požar na brodu: kritične točke su struja i motor, *Otvoreno more*, god. 2013., br. 180, 14. veljače 2013.

### **Propisi:**

1. Pomorski zakonik, *Narodne novine*, br. 181/2004, 76/2007, 146/2008, 61/2011, 56/2013, 26/2015, 17/2019.
2. Zakon o obveznim odnosima, *Narodne novine*, br. 35/2005, 41/2008, 125/2011, 78/2015, 29/2018, 126/2021.
3. Zakon o obveznim odnosima, *Narodne novine*, br. 53/1991, 73/1991, 3/1994, 7/1996, 112/1999.
4. Zakon o zaštiti na radu, *Narodne novine*, br. 71/2014, 118/2014, 154/2014, 94/2018, 96/2018.
5. Zakon o zemljišnim knjigama, *Narodne novine*, br. 63/2019.

6. Pravilnik o kategorizaciji luke nautičkog turizma i razvrstavanju drugih objekata za pružanje usluga veza i smještaja plovnih objekata, *Narodne novine*, br. 120/2019.
7. Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma, *Narodne novine*, br. 72/2008.

### **Sudske odluke:**

1. Vrhovni sud Hrvatske, Rev-887/83 od 2. listopada 1983.
2. Vrhovni sud Hrvatske, Rev-849/83 od 30. studenoga 1983.
3. Vrhovni sud Hrvatske, Rev1401/84 od 30. listopada 1984.
4. Vrhovni sud Hrvatske, Rev-1638/1984 od 22. studenoga 1984.
5. Vrhovni sud Hrvatske, Rev-382/85 od 3. travnja 1985.
6. Vrhovni sud Hrvatske, Rev-441/87 od 9. rujna 1987.
7. Vrhovni sud Hrvatske, Rev-298/88 od 13. listopada 1988.
8. Vrhovni sud Hrvatske, Rev-1375/87 od 18. veljače 1989.
9. Vrhovni sud Hrvatske, Rev-2008/89-3 od 14. ožujka 1990.
10. Vrhovni sud Hrvatske, Rev-1816/90 od 5. prosinca 1990.
11. Vrhovni sud Hrvatske, Rev-2843/90 od 3. travnja 1991.
12. Vrhovni sud Hrvatske, Rev-901/91 od 19. rujna 1991.
13. Vrhovni sud Hrvatske, Rev-10/91 od 4. studenoga 1991.
14. Vrhovni sud Republike Hrvatske, Rev-233/92 od 21. svibnja 1992.
15. Vrhovni sud Republike Hrvatske, Rev-2070/92 od 16. prosinca 1992.
16. Vrhovni sud Republike Hrvatske, Rev-1740/95 od 27. listopada 1999.
17. Vrhovni sud Republike Hrvatske, Rev-1740/95-2 od 27. listopada 1999.
18. Vrhovni sud Republike Hrvatske, Rev-716/96 od 22. siječnja 2000.
19. Vrhovni sud Republike Hrvatske, Rev-1905/97 od 29. kolovoza 2000.
20. Vrhovni sud Republike Hrvatske, Rev-829/98 od 18. travnja 2001.
21. Vrhovni sud Republike Hrvatske, Rev-x 579/11-2 od 29. lipnja 2001.
22. Vrhovni sud Republike Hrvatske, Rev-558/04 od 21. rujna 2004.
23. Vrhovni sud Republike Hrvatske, Rev-442/05 od 31. siječnja 2006.
24. Vrhovni sud Republike Hrvatske, Rev-676/04 od 28. veljače 2006.
25. Vrhovni sud Republike Hrvatske, Rev-137/06 od 8. ožujka 2006.
26. Vrhovni sud Republike Hrvatske, Revr-158/06 od 19. srpnja 2006.
27. Vrhovni sud Republike Hrvatske, Rev-677/05 od 6. rujna 2006.
28. Vrhovni sud Republike Hrvatske, Revr-450/06 od 23. studenoga 2006.

29. Vrhovni sud Republike Hrvatske, Rev-1226/2006-2 od 17. siječnja 2007.
30. Vrhovni sud Republike Hrvatske, Rev-905/06-2 od 18. siječnja 2007.
31. Vrhovni sud Republike Hrvatske, Rev-190/07 od 27. ožujka 2007.
32. Vrhovni sud Republike Hrvatske, Rev-917/2006-2 od 12. travnja 2007.
33. Vrhovni sud Republike Hrvatske, Revr-518/07 od 26. rujna 2007.
34. Vrhovni sud Republike Hrvatske, Rev-1243/07-2 od 1. travnja 2008.
35. Vrhovni sud Republike Hrvatske, Revr-96/08 od 15. travnja 2008.
36. Vrhovni sud Republike Hrvatske, Rev-20/08-2 od 2. srpnja 2008.
37. Vrhovni sud Republike Hrvatske, Rev-x-123/08 od 17. prosinca 2008.
38. Vrhovni sud Republike Hrvatske, Rev-150/08 od 23. prosinca 2008.
39. Vrhovni sud Republike Hrvatske, Revr-839/07 od 3. veljače 2009.
40. Vrhovni sud Republike Hrvatske, Rev-x-6/09 od 25. veljače 2009.
41. Vrhovni sud Republike Hrvatske, Rev-x-49/09 od 31. ožujka 2009.
42. Vrhovni sud Republike Hrvatske, Rev-1284/09-4 od 19. svibnja 2010.
43. Vrhovni sud Republike Hrvatske, Rev-1284/09-4 od 19. svibnja 2010.
44. Vrhovni sud Republike Hrvatske, Rev-x-422/10-2 od 8. rujna 2010.
45. Vrhovni sud Republike Hrvatske, Rev-x 579/11-2 od 29. lipnja 2011.
46. Vrhovni sud Republike Hrvatske, Rev-x 945/10-2 od 7. ožujka 2012.
47. Visoki trgovački sud, Pž-370/04 od 23. kolovoza 2006.
48. Visoki trgovački sud, Pž-370/2004-3 od 23. kolovoza 2006.
49. Visoki trgovački sud, VI Pž-3769/2004 od 13. prosinca 2007.
50. Visoki trgovački sud, Pž-5324/07 od 23. listopada 2008.
51. Visoki trgovački sud, Pž-1827/05 od 22. siječnja 2009.
52. Visoki trgovački sud, Pž-6704/07-3 od 19. svibnja 2011.
53. Visoki trgovački sud, Pž-3150/13-3 od 22. svibnja 2014.
54. Visoki trgovački sud, Pž-8473/2014 od 28. ožujka 2018.
55. Visoki trgovački sud, Pž-3950/2019 od 9. rujna 2021.
56. Županijski sud u Zagrebu, Gžn-97/11-2 od 25. siječnja 2001.
57. Županijski sud u Puli, Gž-473/00 od 5. ožujka 2001.
58. Županijski sud u Varaždinu, Gž-1633/05 od 12. prosinca 2005.
59. Trgovački sud u Splitu, VI-P-616/1997 od 15. ožujka 2000.
60. Trgovački sud u Rijeci, broj 8 P-2590/14-113 od 11. ožujka 2019.
61. Trgovački sud u Rijeci, P-599/2014-82 od 13. svibnja 2019.

### Ostalo:

1. Državni zavod za statistiku Republike Hrvatske, Priopćenje, *Nautički turizam, Kapaciteti i poslovanje luka nautičkog turizma u 2020.*, god. LVII., br. 4.3.4., Zagreb, 9. travnja 2021.
2. *Razvoj suvremenog pravnog i osigurateljnog režima za hrvatske marine – unapređenje konkurentnosti, sigurnosti, sigurnosne zaštite i zaštite morskog okoliša (DELICROMAR)*, [www.delicromar.hazu.hr](http://www.delicromar.hazu.hr), koji je financirala Hrvatska zaklada za znanost u razdoblju od 1. ožujka 2016. do 28. veljače 2019. (HRZZ-UIP-2013-11-3061, voditeljica dr. sc. A. V. Padovan).
3. Ljubenko, M., Pregled važnijih pitanja iz sudske prakse – odgovornost marine, izlaganje održano u Biogradu na Moru, 21. listopada 2021. na Okruglom stolu / savjetovanju na temu *Odgovornost za štetu iz ugovora o vezu s posebnim osvrtom na štete nastale zbog požara u marinama* povodom sjednice Udruženja marina HGK, u okviru Kongresa hrvatske nautičke industrije i turizma: 5. *HGK dani nautike @ Biograd Boat Show & Croatia Charter Expo*, Biograd na Moru, 20. – 24. listopada 2021.

**Summary:**

**IS A BERTHED BOAT AN INHERENTLY DANGEROUS OBJECT,  
AND THE BUSINESS OF A MARINA OPERATOR  
AN INHERENTLY DANGEROUS ACTIVITY?**

*The paper examines the views of domestic civil law theory and case law on inherently dangerous objects and activities, and, in particular, the interpretations of maritime law theory and case law on whether a ship is an inherently dangerous object presupposing the application of a strict liability regime. The central part of the paper is devoted to a critical analysis of the courts' interpretation of the question of whether a berthed boat is an inherently dangerous object and whether the activity of a marina operator is an inherently dangerous one. Furthermore, the criteria relevant for assessing the legal issues in question are investigated in detail. Finally, determining the relevant criteria leads to guidelines that can be used for theoretical generalisation which can be applied by the courts when deciding in cases involving the legal question of whether a berthed vessel is an inherently dangerous object and the business of a marina operator an inherently dangerous activity.*

**Keywords:** *dangerous object; dangerous activity; vessel; ship; yacht; boat; berth; berthing contract; marina operator.*