

# OSIGURANJE ODGOVORNOSTI MARINE – POGLED IZ PRAKSE

INES BEZIĆ, mag. iur.\*

UDK 627.097

347.51

DOI 10.21857/m3v76t1woy

Stručni rad

Primljeno: 10. lipnja 2024.

Prihvaćeno za tisak: 18. rujna 2024.

*U ovom će se radu analizirati osiguranje odgovornosti luke nautičkog turizma (marine) s osvrtom na štetne događaje u marini i sudsku praksu. Kako bi se približilo značenje pojma marine u pravnom prometu, uvodni dio rada započet će s definicijama luke posebne namjene koja je dodijeljena u koncesiju gospodarskom subjektu (luci nautičkog turizma), s posebnim osortom na određene zakonske i podzakonske propise. Za izradu ovog rada korišteni su sljedeći propisi: Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama, Pomorski zakonik, Zakon o obveznim odnosima, Zakon o pružanju usluga u turizmu, Pravilnik o kategorizaciji luke nautičkog turizma i razvrstavanju drugih objekata za pružanje usluga veza i smještaja plovnih objekata te Uredba o razvrstaju luka otvorenih za javni promet i luka posebne namjene. Što se tiče odgovornosti marine, obradit će se pojam osnovne djelatnosti kroz pružanje usluga u nautičkom turizmu, uključujući korištenje veza i smještaja plovila. Nadalje, analizirat će se i izvori odgovornosti koji proizlaze iz te djelatnosti. Odgovornost marine za štete na plovilima koja se nalaze na vezu u marini prema korisnicima usluga promatrat će se uglavnom kroz ugovor o nautičkom vezu i opće uvjete korištenja veza. Osim ugovorne odgovornosti bit će obrađena i izvanugovorna odgovornost marine prema trećim osobama. U kontekstu osiguranja odgovornosti marine analizirat će se vrste osiguranja, najvažniji pojmovi iz ugovora o osiguranju i police osiguranja te će se predstaviti mogući načini postizanja sigurnosti u marinama. Nakon što se iznesu primjeri postupanja u slučaju štetnog događaja u marini te nekoliko primjera štetnih događaja iz prakse, zaključno s odlukom osiguratelja, prijeći će se na dio u kojem će se ukratko iznijeti nekoliko odluka domaćih sudova u predmetima vođenim radi naknade šteta. Na kraju, u posljednjem dijelu bit će izložena zaključna razmatranja.*

---

\* Ines Bezić, mag. iur., voditeljica Odsjeka općih i pravnih poslova, Adriatic Croatia International Club, za djelatnost marina d.d., Rudolfa Strohala 2, 51000 Rijeka, e-adresa: ines.bezic@aci-club.hr.

**Ključne riječi:** luka nautičkog turizma (marina); ovlaštenik koncesije; odgovornost marine; osiguranje odgovornosti; ugovor o osiguranju; ugovor o korištenju veza; opći uvjeti korištenja veza; nautičke usluge; čimbenici sigurnost; šteta; štetan događaj; naknada štete.

## 1. UVOD

Izlaganje ovog rada započet će prikazom definicija luke posebne namjene i njezina položaja, s posebnim osvrtom na odredbe Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama (u nastavku: ZPDML)<sup>1</sup> koji je stupio na snagu 29. srpnja 2023. godine, te na odredbe podzakonskog propisa, odnosno Pravilnika o kategorizaciji luke nautičkog turizma i razvrstavanju drugih objekata za pružanje usluga veza i smještaja plovnih objekata (u nastavku: Pravilnik)<sup>2</sup> koji je stupio na snagu 17. prosinca 2019. godine.

ZPDML definira luku posebne namjene kao morsku luku »koja je u posebnoj upotrebi ili je dana u koncesiju gospodarskom subjektu (luka nautičkog turizma, industrijska luka, brodogradilišna luka, ribarska luka, sportska luka i dr.) i luka kojom upravlja tijelo državne uprave (vojna luka)«. <sup>3</sup> Također, prema ZPDML-u podjela »luka posebne namjene može biti: vojna luka, brodogradilišna luka, industrijska luka, ribarska luka, luka nautičkog turizma, sportska luka i luka za opskrbu plovnih objekata gorivom«. <sup>4</sup> Nadalje, »luka nautičkog turizma je luka namijenjena za prihvat, smještaj i održavanje plovila te je opremljena za pružanje usluga korisnicima i plovilima, a u poslovnom, građevinskom i funkcionalnom pogledu čini jedinstvenu cjelinu«. <sup>5</sup>

Pravilnik normira luku nautičkog turizma i druge objekte za pružanje usluga veza i smještaja plovnih objekata kao »poslovno funkcionalne cjeline u kojima pravna ili fizička osoba posluje i pruža turističke usluge u nautičkom turizmu te druge usluge za potrebe turista (trgovačke, ugostiteljske i dr.)«. <sup>6</sup> te ih razvrstava i kategorizira u vrstu marina. Prema definiciji Pravilnika, marina je »dio posebno izgrađenog i uređenog morskog ili vodenog prostora i obale za pružanje usluga veza, smještaja turista u plovnim objektima i ostalih usluga za potrebe

---

<sup>1</sup> *Narodne novine*, br. 83/2023.

<sup>2</sup> *Narodne novine*, br. 120/2019.

<sup>3</sup> Čl. 3. st. 1. t. 13. ZPDML-a.

<sup>4</sup> Čl. 136. ZPDML-a.

<sup>5</sup> Čl. 141. ZPDML-a.

<sup>6</sup> Čl. 2. Pravilnika.

turista«. <sup>7</sup> Osim navedenog, Uredba o razvrstaju luka otvorenih za javni promet i luka posebne namjene (u nastavku: Uredba), <sup>8</sup> kao još jedan podzakonski propis, definira luku posebne namjene »kao luku koja služi za prihvat i smještaj plovila, te je opremljena za pružanje usluga korisnicima i plovilima. U poslovnom, građevinskom i funkcionalnom pogledu čini jedinstvenu cjelinu«. <sup>9</sup>

Svim je ovim odredbama zajedničko to što se radi o luci koja predstavlja cjelinu u kojoj pravna ili fizička osoba posluje i pruža turističke usluge u nautičkom turizmu, služi prihvatu i smještaju plovila, odnosno pružanju usluga korištenja veza te ostalih nautičkih usluga korisnicima veza. Luka nautičkog turizma dodjeljuje se u koncesiju gospodarskom subjektu registriranom za obavljanje djelatnosti marina, sklapanjem ugovora o koncesiji za gospodarsko korištenje dobra na temelju odluke o koncesiji. U tom se kontekstu, promatrano kroz ovaj upravni ugovor, luka posebne namjene nalazi i u položaju koncesionara na pomorskom dobru. ZPDML normira pravni institut koncesije na pomorskom dobru kao pravo gospodarskog korištenja pomorskog dobra koje se stječe ugovorom o koncesiji, a koncesionara kao gospodarskog subjekta s kojim je davatelj koncesije sklopio ugovor o koncesiji u skladu s njegovim odredbama. <sup>10</sup> Zakonom o koncesijama uređuju se »postupci davanja koncesije, ugovor o koncesiji, prestanak koncesije, pravna zaštita u postupcima davanja koncesije, politika koncesija te druga pitanja u vezi s koncesijama«. <sup>11</sup>

## 2. ODGOVORNOST LUKE NAUTIČKOG TURIZMA

### 2.1. Općenito o odgovornosti

Odgovornost za štetu propisana je odredbama Zakona o obveznim odnosima (u nastavku: ZOO), a pojam »štete«, prema odredbi čl. 1046., definira se kao »umanjenje nečije imovine (obična šteta), sprječavanje njezina povećanja (izmakla korist) i povreda prava osobnosti (neimovinska šteta)«. <sup>12</sup> Opće načelo odgovornosti za štetu je »tko drugome prouzroči štetu, dužan ju je naknaditi ako ne dokaže da je šteta nastala bez njegove krivnje«, pri čemu se predmnijeva obična

---

<sup>7</sup> Čl. 7. st. 1. Pravilnika.

<sup>8</sup> *Narodne novine*, br. 110/2004, 82/2007, 83/2023.

<sup>9</sup> Čl. 10. st. 2. Uredbe.

<sup>10</sup> Čl. 3. st. 1. t. 7. i 8. ZPDML-a.

<sup>11</sup> *Narodne novine*, br. 69/2017, 107/2020, čl. 1. st. 1.

<sup>12</sup> *Narodne novine*, br. 35/2005, 41/2008, 125/2011, 78/2015, 29/2018, 126/2021, 114/2022, 156/2022, 145/2023, 155/2023.

nepažnja. ZOO nadalje propisuje da se »za štetu od stvari ili djelatnosti od kojih potječe povećana opasnost štete za okolinu odgovara bez obzira na krivnju« te da se »za štetu bez obzira na krivnju odgovara i u drugim slučajevima predviđenim zakonom«. <sup>13</sup> Subjektivna je odgovornost prema tome pravilo, a objektivna izuzetak.

Pod pojmom »odgovornosti luke nautičkog turizma« (u nastavku: marine) za štetu smatra se odgovornost gospodarskog subjekta registriranog za obavljanje djelatnosti marina. Prema definicijama relevantnih propisa koje su navedene uvodno, radi se s jedne strane o odgovornosti pravne osobe koja posluje i pruža turističke usluge u nautičkom turizmu, a s druge strane o odgovornosti koncesionara koji upravlja marinom na temelju ugovora o koncesiji. <sup>14</sup> Zakonom o pružanju usluga u turizmu predviđene su turističke usluge u nautičkom turizmu koje se pružaju u marinama, i to:

- »1. usluge korištenja veza, prihvat i smještaj plovnih objekata s turistima – nautičarima ili bez turista – nautičara koji borave na njima
2. usluge čartera – usluge korištenja plovnih objekata s posadom ili bez posade, s pružanjem ili bez pružanja usluge smještaja i/ili prehrane, radi odmora, rekreacije i krstarenja nautičara
3. organiziranje putovanja u paket-aranžmanu ili izleta na plovnim objektima nautičkog turizma
4. prihvat, čuvanje i održavanje plovnih objekata na vezu u moru i na suhom vezu
5. uređenje i pripremanje plovnih objekata
6. druge usluge za potrebe turista.« <sup>15</sup>

U vezi s pružanjem usluga u marini, Pravilnikom se navode i usluge pića, napitaka i prehrane. <sup>16</sup>

Osnovna je djelatnost marine pružanje usluge korištenja veza i smještaja plovila namijenjenih za sport i razonodu na koncesijskom području, neovisno o tome radi li se o morskom ili kopnenom dijelu. Pravilnikom o razvrstavanju poslovnih subjekata prema Nacionalnoj klasifikaciji djelatnosti – NKD 2002., <sup>17</sup> u

---

<sup>13</sup> Čl. 1045. ZOO-a.

<sup>14</sup> Slično u radu 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. 5, dostupno na <https://hrcak.srce.hr/file/172522> (pristup 10. listopada 2023.).

<sup>15</sup> *Narodne novine*, br. 130/2017, 25/2019, 98/2019, 42/2020, 70/2021, čl. 85.

<sup>16</sup> Čl. 7. st. 2. Pravilnika.

<sup>17</sup> *Narodne novine*, br. 52/2003, dokument br. 678.

dijelu rekreacijskih, kulturnih i sportskih djelatnosti, djelatnost marina nalazi se pod klasifikacijskim brojem 92.62.1. Na temelju Odluke o Nacionalnoj klasifikaciji djelatnosti 2025. – NKD 2025.<sup>18</sup> koja stupa na snagu 1. siječnja 2025. godine, u dijelu zabavnih i rekreacijskih djelatnosti (uz djelatnosti zabavnih i tematskih parkova, zabavnih i rekreacijskih djelatnosti te ostale zabavne i rekreacijske djelatnosti), djelatnost marina spadat će u skupinu pod klasifikacijskim brojem 93.2.

Marine pružaju i druge nautičke usluge korisnicima koje su najčešće određene cjenikom. Cjenik usluga sadržava popis svih nautičkih usluga i njihove cijene. Obično je dostupan u svakoj marini, odnosno na recepciji marine te je javno objavljen i dostupan na njezinim mrežnim stranicama.<sup>19</sup> Nadalje, cjenikom usluga nudi se sljedeće: vez (ovisno o vrsti, može biti dnevni, mjesečni, godišnji, na kopnu ili u moru), potrošnja struje, vode, odvoz otpada, korištenje sanitarija i tuševa, nadgledanje plovila, korištenje parkirnog mjesta, usluga dizalice (*travel lifta*), najma brodskih ležaljki ili podmetača itd., ostale djelatnosti poput ugostiteljske djelatnosti, trgovine, charter djelatnosti i dr. koje u marini obavljaju druge pravne i fizičke osobe na temelju sklopljenih ugovora o poslovnoj suradnji.

U kontekstu odgovornosti, fokus promatranja je na osnovnoj djelatnosti, odnosno na odgovornosti iz djelatnosti. Izvori odgovornosti marine su ugovorna odgovornost (prema korisnicima usluga) i izvanugovorna odgovornost (prema trećim osobama).

Odredbama Pomorskog zakonika (u nastavku: PZ) uređena je odgovornost marine kao pružatelja usluge veza,<sup>20</sup> o čemu će se više govoriti u nastavku rada.

## 2.2. Ugovorna odgovornost

Ugovorna odgovornost odnosi se na odgovornost prema korisnicima usluga koje se pružaju u marini. Prije svega, riječ je o odgovornosti za štetu na plovilima koja se nalaze na vezu na području marine na temelju ugovora o korištenju veza i njegovih sastavnih dijelova, općih uvjeta o korištenju veza u marini (u nastavku: opći uvjeti) i Pravilnika o redu u luci nautičkog turizma (u nastavku: Pravilnik o redu u luci). Budući da odgovornost proizlazi iz osnovne djelatnosti marine, za pružanje usluge korištenja veza moraju postojati ugovorne obveze i njihove povrede (neispunjenje, manjkavo ispunjenje ili propusti u ispunjenju ugovorne obveze marine).

---

<sup>18</sup> *Narodne novine*, br. 47/2024, dokument br. 800.

<sup>19</sup> Adriatic Croatia International Club, za djelatnost marina d.d., <https://aci-marinas.com/hr/> (pristup 11. listopada 2023.).

<sup>20</sup> *Narodne novine*, br. 181/2004, 76/2007, 146/2008, 61/2011, 56/2013, 26/2015, 17/2019.

Ugovorna odgovornost marine za štete na plovilima koja se nalaze na vezu u marini treba se promatrati kroz ugovor o korištenju veza i opće uvjete. Riječ je o odgovornosti za štetu prouzročenu korisnicima usluga kao oštećenim osobama, nastalu zbog neispunjenja, manjkava ispunjenja ili propusta u ispunjenju ugovorne obveze marine kao osiguranika. Ugovorom se uređuju prava i obveze ugovaratelja, marine i korisnika veza, a općim uvjetima, koji čine njegov sastavni dio, dopunjuju se posebne odredbe utvrđene među njima. Ugovor o korištenju veza prvi je put uređen novelom PZ-a iz veljače 2019. godine kao ugovor o nautičkom vezu. Prema spomenutoj noveli, ugovorom o korištenju veza »obvezuje se pružatelj usluge veza u moru ili na kopnu ustupiti vez korisniku veza na uporabu za smještaj određene jahte ili brodice i osoba koje na njoj borave, a korisnik veza se obvezuje za to platiti naknadu za vez«. <sup>21</sup> U vezi s ustupanjem i održavanjem veza, PZ-om je propisano 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>22</sup> Nadovezujući se na spomenuto o postupanju marine s pažnjom dobrog stručnjaka, valja istaknuti da se u ispunjavanju obveza dobrog stručnjaka zahtijeva postupanje s povećanom pažnjom, prema pravilima struke i običajima. Prema čl. 673.1 PZ-a, marina je u ispunjavanju svoje obveze dužna postupati s povećanom pažnjom u obavljanju svoje djelatnosti.

S obzirom na uporabu veza prema ugovoru i namjeni, »korisnik veza dužan je vez rabiti u skladu s ugovorom i njegovom namjenom kao dobar gospodarstvenik, odnosno dobar domaćin« te »odgovara za štetu koja može nastati zbog protuugovorne uporabe i uporabe kojoj vez nije namijenjen, neovisno o tome je li vez rabio on ili neka osoba po njegovu nalogu ili koja druga osoba kojoj je on prepustio jahtu ili brodicu na uporabu ili korištenje«. <sup>23</sup> Što se tiče održavanja plovila i opreme, »korisnik veza dužan je održavati plovilo i opremu u dobrom i ispravnom stanju sposobnosti za plovidbu sukladno važećim propisima te je dužan isto opremiti kvalitetnim i odgovarajućim konopima za privez i bokobranima i održavati ih za sve vrijeme trajanja ugovora o vezu. Ako korisnik veza zanemaruje održavanje plovila, pružatelj usluge veza može raskinuti ugovor, a ima pravo i na naknadu štete«. <sup>24</sup>

---

<sup>21</sup> *Narodne novine*, br. 17/2019, čl. 673.j st. 1.

<sup>22</sup> Čl. 673.1 PZ-a.

<sup>23</sup> Čl. 673.o PZ-a.

<sup>24</sup> Čl. 673.p PZ-a.

### 2.3. Opći uvjeti korištenja veza

Općim uvjetima korištenja veza unaprijed se reguliraju pravni odnosi između marine i korisnika usluga, uključujući njihova prava i obveze. Ti su uvjeti najčešće javno objavljeni na mrežnim stranicama i na recepciji marine te su dostupni svima. Također se pri sklapanju ugovora dostavljaju korisniku uz ugovor te su, kako je već prethodno istaknuto, njegov sastavni dio.<sup>25</sup> Marina je kao tijelo koje upravlja lukom dužna održavati red u luci. Pravilnik o redu u luci donosi se radi ustanovljavanja i provođenja obvezujućih pravila ponašanja i djelovanja svih sudionika u funkcioniranju luke.<sup>26</sup> Prema odredbama ZPDML-a, red u luci definiran je kao »skup pravila kojima se uređuju uvjeti i način upotrebe i korištenja luke, kao što su: način odvijanja lučkog prometa te uvjeti uplovljavanja, pristajanja, vezivanja, premještaja, sidrenja i isplovljavanja plovniha objekata i hidroaviona, mjere sigurnosti i zaštite okoliša, namjena pojedinih dijelova luke te mjesto, opseg i način obavljanja lučkih djelatnosti, kao i način kontrole nad obavljanjem tih radnji, a koji nisu uređeni drugim propisima koji se odnose na sigurnost plovidbe i zaštitu okoliša.«<sup>27</sup> Odredbama Pravilnika o redu u luci predviđeno je da se one odnose na osoblje i sve korisnike usluga marine, kao i na sve ostale osobe koje se nalaze unutar teritorija ili akvatorija marine. Također, ako korisnik usluga u marini prekrši odredbe Pravilnika o redu u luci, tijelo koje upravlja marinom može toj osobi i njezinu plovilu otkazati gostoprimstvo.<sup>28</sup>

U kontekstu odgovornosti važno je istaknuti neke primjere odredbi općih uvjeta kojima se propisuju obveze za korisnike veza:

- svu pokretnu imovinu plovila navedenu u inventarnoj listi potrebno je čuvati zaključanu u zatvorenom prostoru plovila te prijaviti svaku izmjenu u inventarnoj listi;
- pridržavati se općih uvjeta i Pravilnika o lučkom redu u luci nautičkog turizma – marini, a u slučaju nepridržavanja marina ima pravo raskinuti ugovor;
- prijaviti svoj dolazak/uplovljavanje i svaki odlazak/isplovljavanje recepciji marine ili kontaktirati dežurnog mornara u slučaju da ne radi recepcija;
- upozoriti na opremu na podvodnom dijelu plovila i dati točne podatke o njezinu položaju, posebice kod dizanja plovila;
- koristiti vez isključivo za privez plovila koje je navedeno u ugovoru te za koje je usluga plaćena;

---

<sup>25</sup> Adriatic Croatia International Club..., *op. cit.* u bilj. 19.

<sup>26</sup> Vidi Pravilnik o lučkom redu u luci nautičkog turizma u ACI marinama.

<sup>27</sup> Čl. 163. st. 2. ZPDML-a.

<sup>28</sup> Adriatic Croatia International Club..., *op. cit.* u bilj. 19.

- prije svakog napuštanja plovila isključiti i odspojiti sve električne kablove i vodovodne priključke jer za sve nastale štete prouzročene instalacijom plovila odgovara isključivo korisnik;
- pobrinuti se da je plovilo privezano u skladu s uputama marine, na sigurnom odstojanju od gata i s postavljenim bokobranima na bokovima i krmi plovila;
- osigurati i održavati krmene – stražnje konope za privez plovila na gat;
- nadoknaditi štetu na drugim plovilima, vozilima i opremi trećih osoba koju prouzroči plovilo, odnosno korisnik i/ili posada ili druge osobe na plovilu, ili koja je nastala kao posljedica lošeg održavanja plovila ili opreme na plovilu itd.

Dakle, marina je dužna »korisniku veza ustupiti mjesto za siguran vez te pažnjom dobrog stručnjaka održavati vez tako da bude ispravan i siguran«,<sup>29</sup> dok je u vezi s odgovornostima za materijalne nedostatke propisano da »ako je vez ustupljen u stanju neprikladnom za sigurnu uporabu ili ako za vrijeme trajanja ugovora o vezu doprije u takvo stanje, a pružatelj usluge veza ne otkloni nedostatke ili ne premjesti jahtu ili brodicu na odgovarajući vez, korisnik veza može raskinuti ugovor te ima pravo na naknadu štete«. <sup>30</sup>

Nadalje, općim uvjetima, marina se obvezuje kako će:

- »nadzirati stanje Plovila i priveza te o uočenim nedostacima obavijestiti Korisnika;
- pribaviti, održavati i po potrebi mijenjati dvije pramčane privezaljke (*mooring*) i vezice (spoj privezaljke i obale-tirele);
- omogućiti Plovilu opskrbu električnom energijom prema mogućnostima mreže te ispravnost utičnice na energetsom ormariću;
- nadzirati i održavati energetske ormariće;
- omogućiti Plovilu opskrbu vodom te se pobrinuti za ispravnost slavine na energetsom ormariću;
- u slučaju vidljivog prodora mora i/ili požara intervenirati i poduzeti radnje u cilju spašavanja Plovila i imovine... o trošku Korisnika;
- u slučaju da dođe do štete nastale uslijed rada..., nadoknaditi trošak u skladu s važećom policom, a u vrijednosti priznatoj od strane osiguravajućeg društva;
- kod šteta na Plovilu uzrokovanih od strane drugih Plovila i/ili trećih osoba izvijestiti nadležna tijela (Lučku kapetaniju i Pomorsku policiju).«<sup>31</sup>

---

<sup>29</sup> Čl. 673.1 PZ-a.

<sup>30</sup> Čl. 673.m st. 1. PZ-a.

<sup>31</sup> Adriatic Croatia International Club..., *op. cit.* u bilj. 19.



Isključenja odgovornosti marine uobičajeno postoje u sljedećim slučajevima:

- »više sile, kako je taj izraz definiran Zakonom o obveznim odnosima;
- uslijed rata, ratu sličnih događaja, obustave rada, građanskih nemira i njima sličnih događaja;
- zlonamjernog, nemarnog ili nestručnog postupka Korisnika i/ili posade i/ili drugih osoba na Plovilu;
- neodržavanja, zapuštenosti, istrošenosti, dotrajalosti Plovila i/ili opreme;
- skrivenih mana Plovila;
- krivnje trećih osoba ili krivnje drugog Plovila;
- glodavaca na Plovilu;
- štete na opremi ili nestanka opreme koja nije navedena na Inventarnoj listi ili je navedena na Inventarnoj listi, ali nije bila u zatvorenom prostoru pod ključem ili je nestala bez obijanja;
- nestanka bokobrana, tendi, sidra, konopa, propelera, pomoćnih plovila (gumenjaka i sl.), pomoćnih vanbrodskih motora i druge opreme koju Korisnik učini dostupnom trećim osobama tako da one bez obijanja, provaljivanja ili drugog oblika nasilnog ulaska u zatvorene dijelove Plovila mogu doći do njih;
- štete proizašle zbog nestručno izvedene ili dotrajale elektro, plinske ili vodovodne instalacije na Plovilu, odnosno od priključka na gatu do Plovila;
- štete proizašle uslijed kršenja odredbi Ugovora i/ili Općih uvjeta i/ili «Pravilnika o lučkom redu u luci nautičkog turizma...»;
- zamrzavanja;
- neistinite, netočne ili nepotpune informacije koju je dao Korisnik« i dr.<sup>32</sup>

U vezi sa zakonskom odredbom oslobođenja odgovornosti marina, prema PZ-u propisano je da se pružatelj usluge veza »oslobađa odgovornosti ako dokaže da je šteta u cijelosti ili djelomično prouzročena radnjom ili propustom korisnika veza učinjenim u namjeri da se prouzroči šteta ili iz nepažnje i ako dokaže da je šteta u cijelosti prouzročena radnjom ili propustom treće osobe učinjenim u namjeri da se prouzroči šteta«. <sup>33</sup> Kad je riječ o odgovornosti za materijalne nedostatke veza marine, PZ-om je propisano da se ona odgovornost »koja je posljedica namjere ili krajnje nepažnje pružatelja usluge veza ne može ugovorom isključiti ili ograničiti kao i da je odredba ugovora o ograničenju ili isključenju odgovornosti za materijalne nedostatke veza ništetna ako je nedostatak

---

<sup>32</sup> *Ibid.*

<sup>33</sup> Čl. 673.lj PZ-a.

bio poznat pružatelju usluge veza, a on o njemu nije obavijestio korisnika veza, a i onda kad je pružatelj usluge veza nametnuo tu odredbu koristeći se svojim monopolskim položajem te ako se radi o potrošačkom ugovoru«. <sup>34</sup>

Marina će snositi odgovornost za štete koje nastanu zbog radnji ili propusta njezinih radnika. Primjerice, odgovarat će za štetu na plovilu koje se nalazi na vezu u marini počinjenu pri dizanju plovila na kopno rukujući *travel liftom*, za štetu zbog neispravna rada energetskeg ormarića, neodržavanja pramčanih privezaljki i sl.

## 2.4. Izvanugovorna odgovornost

Izvanugovorna odgovornost marine za štete odnosi se na odgovornost prema trećim osobama, uključujući štete na njihovoj imovini (oštećenja, uništenja), štete zbog smrti, ozljede tijela ili narušenja zdravlja te onečišćenje okoliša (morskog, obalnog područja, zagađenja tla, vode i dr.). Ekološkim štetama i štetama nastalim zbog onečišćenja okoliša mogu se smatrati slučajno ili hotimično prosiapanje ili izlijevanje naftnih derivata ili drugih štetnih i toksičnih tvari na betonirane površine kopnenog dijela marine, u objekte za odvodnju otpadnih voda ili u akvatorij marine, prometni incidenti ili nepravilna manipulacija prijevoznim sredstvima, napuknuće, lom ili neispravnost elemenata (primjerice, konstrukcijskih dijelova objekata za odvodnju otpadnih voda i dr.).

Za nastanak izvanugovorne odgovornosti nije mjerodavno suglasno očitovanje volja njihovih sudionika koje nastaju na temelju određenih činjenica (radnji, stanja i svojstava) uz koje pravo veže postanak obveznog odnosa. Izvanugovorna odgovornost za štetu odnosi se na štetu koja je nastala građanskim deliktom, pri čemu subjekti odnosa odgovornosti za štetu nisu ni na koji način vezani ugovornim odnosom. Svrha je izvanugovornog odnosa odgovornosti za štetu zaštita imovine i pravne osobnosti trećih. <sup>35</sup> Trećim se osobama, u smislu oštećenika, smatraju osobe koje nisu subjekti ugovora o osiguranju.

Odgovornost pravne osobe kao poslodavca definirana je odredbama ZOO-a koji u čl. 1061. st. 1. propisuje sljedeće: »Za štetu koju zaposlenik u radu ili u svezi s radom prouzroči trećoj osobi odgovara poslodavac kod kojega je radnik radio u trenutku prouzročenja štete, osim ako dokaže da su postojali razlozi koji isključuju odgovornost zaposlenika«. Primjenom navedene odredbe, marina će

---

<sup>34</sup> Čl. 673.m st. 2. i 3. PZ-a.

<sup>35</sup> Citirano prema Ćorić, D., *Izvanugovorna odgovornost luke nautičkog turizma u okviru hrvatskog zakonodavstva*, Barbić, J.; Padovan, A. V.; Skorupan Wolff, V. (ur.), *Novi pravni režim za marine*, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 2019., str. 198.

odgovarati za štetu trećim osobama koje prouzroče njezini radnici u radu ili u vezi s radom.<sup>36</sup> Primjerice, marina će odgovarati za štetu koju radnik počini upravljajući viličarem ili drugim radnim strojem na području marine na automobilu ili drugoj imovini treće osobe.

### 3. OSIGURANJE ODGOVORNOSTI MARINE

#### 3.1. Općenito

U prethodnom je dijelu navedeno da je osnovna djelatnost marine pružanje usluge korištenja veza i smještaja plovila namijenjenih za sport i razonodu. Stoga je, s aspekta odgovornosti, predmet osiguranja odgovornost iz djelatnosti marine. Odgovornost iz djelatnosti marine podrazumijeva odgovornost prema korisnicima usluga i odgovornost prema trećim osobama.<sup>37</sup> Poslovanjem marina može se oštetiti imovina, ali i ugroziti zdravlje korisnika usluga i trećih osoba, što povlači za sobom odgovornost marine za nastalu štetu. Kako bi zaštitila svoje poslovanje, marina ugovara police osiguranja kojima odabranom osiguratelju povjerava osiguranje odgovornosti nositelja prava raspolaganja lukom za turistička i sportska plovila (marina), kao i građanskopravnu izvanugovornu odgovornost.

Promatrajući sustav Adriatic Croatia International Club, za djelatnost marina d.d. (ACI d.d.), najvećeg lanca marina na Mediteranu, koji trenutačno broji dvadeset i dvije marine raspoređene u pet regija (Istra, Kvarner, šibenska, splitska i dubrovačka regija), kao začetnika nautičkog turizma u Republici Hrvatskoj i regionalnog lidera u tom sektoru, ovo društvo raspolaže kapacitetom od približno šest tisuća vezova (u moru i na kopnu, odnosno suhom vezu).<sup>38</sup> S obzirom na velik broj vezova i plovila, osobito tijekom sezonskih mjeseci, kao i na brojnost korisnika usluga veza i ostalih gostiju u marinama, sklapanje police osiguranja je nužno.<sup>39</sup> Ovo je posebice važno s aspekta zaštite poslovanja od plaćanja nepredviđenih izdataka na temelju postavljenih zahtjeva za naknadu štete i obveze postupanja marine s pažnjom dobrog stručnjaka. Također se ističe i vrijednost imovine korisnika/gostiju, osobito vrijednost plovila koja se nalaze na

---

<sup>36</sup> *Ibid.*, str. 207.

<sup>37</sup> Opširnije vidi Padovan, A. V., *Odgovornost luke nautičkog turizma...*, *op. cit.*, str. 26.

<sup>38</sup> *Adriatic Croatia International Club...*, *op. cit.* u bilj. 19.

<sup>39</sup> Pijaca, M., *Usporedba hrvatskog i engleskog prava i poslovne prakse osiguranja odgovornosti marine*, Barbić, J.; Padovan, A. V.; Skorupan Wolff, V. (ur.), *Novi pravni režim za marine*, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 2019., str. 218.

vezu. U tom je smislu važno istaknuti kako je u sklopu znanstvenoistraživačkog projekta Jadranskog zavoda Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti pod nazivom »Razvoj suvremenog pravnog i osigurateljnog režima za hrvatske marine – unapređenje konkurentnosti, sigurnosti, sigurnosne zaštite i zaštite morskog okoliša (DELICROMAR)«<sup>40</sup> provedeno istraživanje koje je pokazalo da »uzme li se u obzir da prosječna vrijednost brodice ili jahte na vezu u marini iznosi 165.000 EUR, a da dio njih doseže i višemilijunske vrijednosti, onda je jasno da slučajevi oštećenja ili uništenja jahte ili brodice na vezu mogu dovesti do relativno velike imovinske štete i sporova velike vrijednosti.«<sup>41</sup>

Imajući u vidu sve prethodno navedeno, jasno je da obavljanje djelatnosti marina nosi sa sobom znatan poslovni rizik od kojega se valja zaštititi.

### 3.2. Ugovaranje osiguranja

Ugovaranje osiguranja za djelatnost marina nije zakonska obveza, nego dobrovoljan čin koji predstavlja zaštitu od odgovornosti za štetu koju mogu proizročiti marine pri obavljanju svoje djelatnosti. ZOO normira institut ugovora o osiguranju na sljedeći način: »Ugovorom o osiguranju osiguratelj se obvezuje ugovaratelju osiguranja isplatiti osiguraniku ili korisniku osiguranja osigurninu ako nastane osigurani slučaj, a ugovaratelj se osiguranja obvezuje osiguratelju platiti premiju osiguranja.«<sup>42</sup> Dakle, riječ je o dvostranom pravnom poslu kojim nastaje obveznopravni odnos, u konkretnom slučaju, između marine i osiguravajućeg društva.

Ugovor sadržava odredbe o predmetu osiguranja, obvezi zaključenja polica osiguranja za vrste osiguranja obuhvaćene ugovorom, premiji osiguranja, uvjetima i trajanju osiguranja, prestanku i raskidu. O sklopljenom ugovoru o osiguranju osiguratelj je obvezan bez odgađanja ugovaratelju osiguranja predati uredno sastavljenu policu osiguranje ili neku drugu ispravu o osiguranju (list pokrića i sl.).<sup>43</sup> Dakle, polica osiguranja predstavlja pisanu ispravu o sklopljenom ugovoru o osiguranju. Odredbama ZOO-a predviđa se da u polici moraju biti navedeni sljedeći podaci: »...ugovorne strane, osigurana osoba, odnosno osigurana stvar ili drugi predmet osiguranja, rizik obuhvaćen osiguranje, trajanje

---

<sup>40</sup> Detaljnije o tome vidi na [www.delicromar.hazu.hr](http://www.delicromar.hazu.hr) (pristup 30. travnja 2024.).

<sup>41</sup> 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 br. 42, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 2018., str. 43.

<sup>42</sup> Čl. 921. ZOO-a.

<sup>43</sup> Čl. 925. st. 2. ZOO-a.

osiguranja i vrijeme pokriva, iznos osiguranja ili da je osiguranje neograničeno, premija ili doprinos (ulog) i nadnevak izdavanja police.«<sup>44</sup> Policu potpisuju obje ugovorne strane.

Predmet osiguranja je osiguranje odgovornosti nositelja prava raspolaganja lukom za turistička i sportska plovila (marina) (u nastavku: odgovornost marine) i građanskopravna izvanugovorna odgovornost osiguranika za štetu zbog smrti, ozljede tijela ili narušenja zdravlja te oštećenja ili uništenja stvari trećih osoba zbog onečišćenja okoliša (u nastavku: izvanugovorna odgovornost). U slučaju ostvarenja osiguranog slučaja, šteta se prijavljuje prema pokriću koje se odnosi na navedeni rizik. Podsjetimo, osigurani slučaj je događaj prouzročen osiguranim rizikom, a »rizik koji je obuhvaćen osiguranjem (osigurani rizik) mora biti budući, neizvjestan i nezavisan od isključive volje ugovaratelja osiguranja ili osiguranika«.<sup>45</sup> Dakle, ostvarenjem osiguranog rizika (primjerice, požar) nastaje osigurani slučaj. Osiguratelj se u suštini obvezuje naknaditi štetu osiguraniku u sklopu ugovorene svote osiguranja navedene u polici, odnosno iznose koje je on obvezan platiti trećim osobama za štete prouzročene pojedinim događajem. Međutim, osiguratelj odgovara za štetu nastalu osiguranim slučajem samo ako oštećena osoba u pisanom obliku zahtijeva naknadu štete. Da bi osiguratelj bio u obvezi naknaditi štetu, prvenstveno se mora obradom odštetnog zahtjeva utvrditi odgovornost marine za štetu. Kako bi se navedeno utvrdilo, osiguratelj ima pravo utvrditi uzrok i opseg te visinu štete, kao i nadzirati proces saniranja štete.

### 3.3. Osiguranje odgovornosti

Odgovornošću marine osigurava se odgovornost marine kao osiguranika za štete koje nastanu zbog radnji ili propusta njezinih radnika (primjerice, na plovilu dok se nalazi pod nadzorom marine; na demontiranim dijelovima plovila na području marine, isključujući krađu ili nestanak tog dijela; od provalne krađe stvari na plovilu i njegovim pripadajućim dijelovima dok se nalazi na području marine; štete nastale na komunikacijskoj opremi, električnim i elektroničkim uređajima na plovilu ako do štete dođe zbog djelovanja električne energije zbog neadekvatne zaštite na energetske ormarićima ili sl.; troškove uklanjanja podrutine ako je događaj nastao krivicom marine, odnosno njezinih radnika itd.). Ovisno o opsegu ugovorenih usluga, procjenjuje se postoji li propust marine ili njezinih radnika koji je doveo do štetnog događaja.

---

<sup>44</sup> Čl. 926. st. 1. ZOO-a.

<sup>45</sup> Čl. 922. st. 1. i 2. ZOO-a.

Ovom se vrstom osiguranja osigurava odgovornost nositelja prava raspolažanja lukom za turistička i sportska plovila u smislu zaštite od nepredviđenih troškova prouzročenih na prethodno opisani način.

Pokrićem osiguranja kod izvanugovorne odgovornosti obuhvaćena je građanskopravna izvanugovorna odgovornost marine za štetu zbog smrti, ozljede tijela ili narušenja zdravlja te oštećenja ili uništenja stvari treće osobe, odgovornost za štetu koja je nastala iz djelatnosti marine, vlasništva, posjedovanja ili određenog svojstva stvari te odgovornost za onečišćenje okoliša. Ovim je osiguranjem pokrivena i odgovornost marine za štetu koja je nastala iz vlasništva, posjedovanja ili određenih svojstva stvari koje se isključivo koriste za potrebe osigurane djelatnosti ako je tako naznačeno u polici osiguranja. Nadalje, može biti pokrivena i odgovornost marine prema vlastitim radnicima za štetu zbog smrti, ozljede tijela ili narušenja zdravlja te oštećenja ili uništenja stvari ako je to posebno ugovoreno između strana ili naznačeno u polici osiguranja.

Osiguranje ove vrste odgovornosti iz djelatnosti služi marini kao zaštita od nepredviđenih troškova prouzročenih zbog smrti, ozljede tijela ili narušenja zdravlja te oštećenja ili uništenja stvari treće osobe.

#### 4. POSTIZANJE SIGURNOSTI U MARINAMA

Sažimajući prethodno navedene dijelove ovog rada, posebice imajući na umu brojnost gostiju u marini, broj plovila na vezu, njihovu vrijednost i drugu imovinu koja se nalaze na koncesijskom području marine te mogućnost nastanka štetnog događaja čiji uzrok može biti različite prirode, potrebno je internim aktima i alatima predvidjeti načine postupanja radnika marine. Internim aktom (pravilnikom, procedurom ili hodogramom) potrebno je regulirati i detaljnije razraditi načine postupanja u slučaju nastanka štetnog događaja u marini. Interni akt može se donijeti radi upoznavanja sustava o načinu postupanja u slučaju štetnog događaja, preveniranja štetnih događaja, postupanja pri prijavi štetnog događaja te praćenja šteta nastalih u marinama. Akt bi, u suštini, trebao predstavljati upute o postupanju ovisno o vrsti štete i okolnostima slučaja. Stoga je potrebno učiniti ga dostupnim svim radnicima te ih detaljno upoznati s njegovim odredbama kako bi se poduzele sve moguće radnje za smanjenje štete i njezinih posljedica. Donošenjem takvog akta i poznavanje njegovih odredbi može se olakšati i ubrzati postupanje u slučaju nastanka štetnog događaja radi postizanja što kvalitetnijeg i bržeg ostvarenja prava iz ugovora o osiguranju.<sup>46</sup>

---

<sup>46</sup> Vidi Procedure postupanja prilikom prijave i praćenja šteta nastalih u ACI marinama.

Nadalje, od iznimne je važnosti voditi evidenciju plovila u marini. Način vođenja evidencije može se također predvidjeti internim aktom. Evidencijom plovila svakodnevno se (i u nekoliko navrata) vrši pregled brožčanog stanja plovila, onih u moru i onih na suhom vezu. Također se vodi računa o svakom pojedinom uplovu i isplovu plovila. Evidencije se vode putem mobilne aplikacije (ili drugog softverskog rješenja), a sve se izmjene ažuriraju unutar odgovarajućeg programa te se automatski povezuju i generiraju izvještaje. Takve izvještaje pregledavaju ovlaštene osobe u marini koje vrše usporedbe i provjere stvarnog stanja s onim evidentiranim u programu recepcije marine. Ako se utvrde eventualna neslaganja ili kakve druge primjedbe, obavještavaju se nadređene osobe. Međutim, ako se posumnja u protupravno isplavljenje, odnosno isplavljenje protivno općim uvjetima, potrebno je bez odgode pozvati nadređenu osobu koja donosi odluku o daljnjem postupanju. Od iznimne je važnosti uredno i temeljito voditi evidencije te paziti na svaku promjenu stanja plovila u marini, a o svakom neslaganju ili sumnji pravodobno reagirati, dakle, bez odgode. Evidenciju obično vode mornari.<sup>47</sup>

U kontekstu nadzora plovila na vezu, odnosno nadzora koji obavljaju mornari na gatu, prema PZ-u definiran je na sljedeći način: »Ako je 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 ako je to izričito ugovoreno, nadzor jahte ili brodice može uključivati i provjeravanje stanja unutrašnjosti jahte ili brodice. Opisana obveza nadzora postoji uz uvjet da se plovilo nalazi na vezu u marini i da na njemu ne borave korisnik veza ili osobe koje je on ovlastio, a prestaje u trenutku kada su korisnik veza ili osoba koju je on ovlastio stupili na plovilo, osim ako nije drugačije ugovoreno.«<sup>48</sup> Nadzor uobičajenim vanjskim pregledom znači provjeravati stanje plovila na vezu i njegove opreme obilaskom gatova i privezanih obala vizualnim putem, bez provjeravanja stanja unutrašnjosti plovila. U suštini, nadzor se smatra osnovnom uslugom i obuhvaća samo pružanje usluge uobičajenog vanjskog pregleda plovila (primjerice, kontrola vodene linije, priveza i sl.). Opisan vizualni nadzor uključuje obvezu obavještavanja korisnika veza o uočenim nedostacima, posebice ako se plovilo ili oprema nalaze u stanju koje prijeti sigurnosti tog ili drugih plovila te može uzrokovati nastanak štete. Nadzor u smislu provjeravanja stanja unutrašnjosti plovila tretira se kao dodatna usluga ako je izričito ugovorena. Ostale dodatne usluge mogu biti izbacivanje oborinskih voda iz plovila, provjeravanje unutrašnjosti plovila, kontrola kaljuže, pokrivanje ceradom, punjenje baterije

---

<sup>47</sup> Vidi Pravilnik o vođenju dnevne evidencije plovila u ACI marinama.

<sup>48</sup> Čl. 673.n PZ-a.

itd.<sup>49</sup> Neovisno o prethodno navedenom, druga kategorija radnji definirana PZ-om obuhvaća hitna i nepredviđena činjenja koja se odnose na jahtu ili brodicu.<sup>50</sup>

Od svih radnika u marini, najvažniji čimbenici postizanja sigurnosti s preventivnom funkcijom su, dakako, mornari, a zatim i vođe posade<sup>51</sup> – od prve radnje pri uplovljavanju i prijehu plovila na vez, odabira veza za konkretno plovilo, pružanja asistencije pri privezivanju, pa sve do vođenja evidencija plovila, obilaska marina i dr. Mornari kontroliraju vezove i opremu veza, plovila na vezu, obavljaju poslove portirske službe, prihvaćaju plovila na vez i vrše privez, vode prethodno spomenutu evidenciju plovila itd. Organizaciju i koordinaciju rada mornara obavljaju vođe posada. Odredbama Pravilnika u dijelu pod nazivom »Uvjeti za kategorije marine« (prilog I.), pod točkom 1.2. »Usluge« predviđaju se usluge portirske službe i mornarsko čuvarske službe dvadeset četiri sata dnevno.<sup>52</sup>

Radi dodatnog održavanja sigurnosti marina, marine mogu angažirati radnike zaštitarskih tvrtki koje pružaju usluge tjelesne zaštite na lokaciji marine. Time se nastoje prevenirati rizici i ugroze te riješiti sigurnosno-zaštitna pitanja u marinama.

Videonadzorom se, također, može pratiti stanje u marini. Njime se nadzire prostor marine dvadeset četiri sata dnevno, svih sedam dana u tjednu. Sadržaj snimke iz sustava videonadzora predstavlja osobni podatak, kako je definiran propisima o zaštiti osobnih podataka. Sustav videonadzora mora se primjenjivati prema odredbama Uredbe (EU) 2016/679 Europskog parlamenta i Vijeća od 27. travnja 2016. o zaštiti pojedinaca u vezi s obradom osobnih podataka i o slobodnom kretanju takvih podataka te o stavljanju izvan snage Direktive 95/46/EZ (u

---

<sup>49</sup> Detaljnije o nadzoru plovila na vezu vidi 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*, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 2019., str. 144.

<sup>50</sup> Prema čl. 673.nj PZ-a:  
»(1) Hitna nepredviđena činjenja pružatelj usluge veza može izvesti i bez prethodne suglasnosti korisnika veza.  
(2) Hitna nepredviđena činjenja su činjenja koja je nužno izvesti radi sprječavanja nastanka štete i zaštite jahte ili brodice od oštećenja ili uništenja, održavanja njezine stabilnosti i plovnosti, sprječavanja opasnosti za život i zdravlje ljudi, okoliš, druge jahte i brodice, opremu i infrastrukturu luke, a ona uključuju i činjenja po naredbi mjerodavnog tijela javne vlasti.«

<sup>51</sup> Opširnije na temu sustava zaštite marina vidi Pavliček, J., *Razvoj sigurnosnih standarda u marinama*, Barbić, J.; Padovan, A. V.; Skorupan Wolff, V. (ur.), *Novi pravni režim za marine*, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 2019., str. 287.

<sup>52</sup> Prilog I. Pravilnika.



nastavku: Opća uredba o zaštiti podataka) te odredbama Zakona o provedbi Opće uredbe o zaštiti podataka (u nastavku: Zakon) kojim se osigurava provedba Opće uredbe o zaštiti podataka.<sup>53</sup> Marina je dužna označiti da je njezina površina ili određeni dio pod videonadzorom. Takva obavijest mora biti istaknuta na vidljivom mjestu, a svakako pri ulasku u nadzirani prostor, te mora sadržavati sve relevantne podatke, odnosno informacije predviđene prethodno navedenom Općom uredbom o zaštiti podataka. Videonadzor ima preventivnu funkciju u postizanju i očuvanju sigurnosti u marinama.<sup>54</sup>

## 5. POSTUPAK U SLUČAJU ŠTETNOG DOGAĐAJA U MARINI

Sve prethodno navedeno od bitne je važnosti jer dovodi do veće sigurnosti u marinama i predstavlja njezin temelj.

Prema zakonskim odredbama i pravilima osiguratelja, marina je dužna postupati s povećanom pažnjom prema pravilima struke i običajima, u skladu s općim uvjetima o korištenju veza u marinama, ugovorima o korištenju veza te vlastitim internim aktima kojima se reguliraju obveze marine poput, primjerice, Pravilnika o redu u luci, Pravilnika o vođenju dnevne evidencije plovila, Pravilnika o zaštiti od požara itd. Stoga je od iznimne važnosti poslovati i postupati u skladu sa svim obvezujućim aktima te osigurati da se poslovanje u marini na svim razinama odvija prema pravilima. Svi su radnici u marini dužni postupati u skladu s internim aktima poslodavca (marine), savjesno i pravodobno, te poduzimati sve što je u njihovoj moći da se prevenira šteta.

U slučaju nastanka štetnog događaja, prioritet je poduzeti sve radnje kako bi se ograničile štetne posljedice događaja i spriječio nastanak veće štete. Odgovorna osoba u marini dužna je bez odgode obavijestiti nadležnu policijsku upravu/postaju u svim slučajevima predviđenim propisima, a osobito kada je šteta proizročena požarom, eksplozijom, krađom, provalnom krađom, razbojstvom, zlonamjernim oštećenjem, prometnom nezgodom i dr. Također, dužna je obavijestiti nadležnu lučku kapetaniju u slučaju pomorske nezgode u marini, primjerice, u slučaju sudara plovila u akvatoriju marine. Ako se radi o šteti na plovilu na vezu u vrijeme kada se korisnik veza ne nalazi na plovilu, marina je dužna obavijestiti korisnika o svakom oštećenju i sl. O događaju se sastavlja zapisnik koji sadržava sve okolnosti povezane s nastankom štetnog događaja te se dostavlja osiguratelju (u roku od tri dana od dana nastanka štetnog događaja). Ako okolnosti

---

<sup>53</sup> *Narodne novine*, br. 42/2018.

<sup>54</sup> Vidi Pravilnik o korištenju sustava video nadzora u ACI marinama.

dozvoljavaju, u zapisnik se navode uzrok štete (ako je poznat), opis oštećenja i popis oštećene imovine zajedno s datumom, mjestom i vremenom nastanka štete. Međutim, ovisno o okolnostima slučaja, potrebno je poduzeti sve mjere kako bi se pravodobno i pravilno osigurali dokazi vezani za nastanak i posljedice štetnog događaja i štete. Uz zapisnik mora biti priložena dokumentacija kojom se dokazuje nastanak štete, kao što su: fotografije oštećenja (uz naznaku datuma); dokumenta kojim se dokazuje da se plovilo nalazilo na vezu u vrijeme nastanka štetnog događaja na vezu u marini (preslik ugovora o vezu ili račun za uslugu veza); zatim ovisno o tome što je ugovoreno između osiguranika i osiguratelja (može biti polica osiguranja korisnika veza); isprave plovila (plovidbena dozvola, upisni list ili drugi dokument koji po sadržaju odgovara ovim dokumentima); potvrda Državnog hidrometeorološkog zavoda (u nastavku: DHMZ) za dan nastanka štete (ako je šteta nastala zbog vremenskih neprilika) itd. Marina prijavljuje štetu na obrascu osiguratelja (ovisno o vrsti osiguranja) kojem se prilaže spomenuti zapisnik te navedena prateća dokumentacija. Ako korisnik veza (oštećena osoba) zahtijeva naknadu štete iz osiguranja odgovornosti marine, dužan je podnijeti odštetni zahtjev. Šteta se, u suštini, smatra potencijalnim štetnim događajem sve dok oštećena osoba ne zatraži naknadu štetu.

Pri obradi odštetnog zahtjeva osiguratelj u postupku utvrđuje je li zahtjev pravno osnovan i to na temelju navoda (činjenica i dokaza) iznesenih u odštetnom zahtjevu, pratećih priloga te na osnovu činjenica utvrđenih u izvidu i procjeni štete (ako je provedena procjena). Ako se utvrdi da je zahtjev pravno osnovan, osiguratelj će zatražiti ponudu za sanaciju te će se očitovati o sadržaju i iznosu ponude. Nadalje, ako je ponuda prihvatljiva, osiguratelj će zatražiti račun za sanaciju i likvidirati štetu. U suprotnom, šteta se otklanja.

U slučaju štete zbog ozljeda ili smrti korisnika marina ili trećih osoba koje se zateknu na području marine, postupak prijave i potrebne dokumentacije sličan je prethodno opisanom. Međutim, ovdje se uzima u obzir činjenica da je nastao štetan događaj koji je rezultirao ozljedom ili smrću osobe. Ozljede mogu biti teške ili smrtne, odnosno lakše. Svaki se slučaj ocjenjuje zasebno uzimajući u obzir sve okolnosti i dinamiku nastanka ozljede. Oštećena osoba dužna je dostaviti osiguratelju kompletnu medicinsku dokumentaciju vezanu uz liječenje nakon nastalog nesretnog slučaja ili dokumentaciju koju dostavljaju korisnici osiguranja ili nasljednici u slučaju smrtnog slučaja. U slučaju teške ili smrtne ozljede bez odgode se uključuje zaštita na radu koja događaj prijavljuje inspektoratu rada kao nadležnom tijelu.<sup>55</sup>

---

<sup>55</sup> Vidi Procedure postupanja prilikom prijave i praćenja šteta nastalih u ACI marinama, *op. cit.*

Što se tiče isplate osigurnine, ZOO-om je propisano sljedeće:

»(1) Kad se dogodi osigurani slučaj, osiguratelj je dužan isplatiti osigurninu određenu ugovorom u ugovorenom roku koji ne može biti dulji od četrnaest dana, računajući otkad je osiguratelj dobio obavijest da se osigurani slučaj dogodio.

(2) Ali ako je za utvrđivanje postojanja osigurateljve obveze ili njezina iznosa potrebno stanovito vrijeme, osiguratelj je dužan isplatiti osigurninu određenu ugovorom u roku od trideset dana od dana primitka odštetnog zahtjeva ili ga u istom roku obavijestiti da njegov zahtjev nije osnovan.

(3) Ako iznos osigurateljve obveze ne bude utvrđen u rokovima određenim u stavku 1. i 2. ovoga članka, osiguratelj je dužan bez odgađanja isplatiti iznos nespornog dijela svoje obveze na ime predujma.«

U svakom slučaju, ako osiguratelj ne ispuni svoju obvezu u zakonskim rokovima, dužan je platiti zatezne kamate.<sup>56</sup>

Odluka o priznanju odgovornosti, odnosno nalog za isplatu štete ili odluka o otklonu dostavlja se oštećeniku. Iznos odbitne franšize, u slučaju priznavanja odgovornosti, isplaćuje marina u ugovorenom iznosu. Odštetni se zahtjev likvidira nakon što se završi liječenje, a odluka o priznavanju ili otklonu dostavlja se direktno oštećeniku.

## 6. PRIMJERI ŠTETNIH DOGAĐAJA U PRAKSI

U ovom će poglavlju biti prikazano nekoliko primjera šteta u praksi marine koji obuhvaćaju slučajeve kada je zahtjev pravno osnovan (priznanje odgovornosti) te predmet završava odlukom o priznanju ili nalogom za isplatu štete, kao i one odbijajuće kada predmet završava odlukom o otklonu.<sup>57</sup>

U prvom je slučaju zbog orkanskog udara bure došlo je do izrazito velike oseke (1,5 m) što je uzrokovalo zatezanje i puknuće *mooringa* te doticaja plovila o gat. Time je oštećen *gelcoat* i ukrasni natpis na krmi plovila s desne strane. Nakon događaja sastavljen je zapisnik, priložene su fotografije oštećenja, važeći ugovor o vezu, isprave plovila te potvrda DHMZ-a za dan nastanka štete. Oštećenik je podnio odštetni zahtjev te je sva dokumentacija dostavljena osiguratelju. Potom je u spis dostavljena ponuda i račun za sanaciju štete za radnje brušenja, nanošenja novog *gelcoata* i poliranja. Osiguratelj je nakon analize svih okolnosti nastalog štetnog događaja zaključio da je zahtjev osnovan te je dostavio nalog za

---

<sup>56</sup> Čl. 943. ZOO-a.

<sup>57</sup> Adriatic Croatia International Club..., *op. cit.* u bilj. 19.

isplatu štete, pri čemu je šteta u cijelosti obračunata u skladu s računom popravka, uz odbitak ugovorene franšize koju je potom oštećeniku isplatila marina.

U drugom je slučaju zbog jakog udara vjetra došlo do naslanjanja plovila lijevom krmenom stranom na gat čime je oštećen *gelcoat*. Kao i u prethodnom slučaju, sva je dokumentacija obrađena te je dostavljena osiguratelju. Osiguratelj je nakon analize svih okolnosti nastalog štetnog događaja zaključio da je zahtjev osnovan, ali da nije u mogućnosti isplatiti štetu zbog ugovorene odbitne franšize. Naime, račun za sanaciju bio je ispod iznosa ugovorene odbitne franšize. Slijedom navedenog utvrđenja, marina je isplatila iznos na temelju računa.

U trećem je slučaju oštećeno osobno vozilo korisnika veza zbog neispravna rada ulaznih pilomata. Naime, u trenutku izlaza vozila iz marine, pilomati su se iznenada podigli te oštetili vozilo. Tim je događajem oštećen donji, prednji dio vozila. Uz zapisnik dostavljene su fotografije oštećenja, vozačka i prometna dozvola korisnika veza. Osiguratelj je nakon obrade zahtjeva dostavio obavijest da je nakon analize svih okolnosti nastalog štetnog događaja zaključio da je zahtjev osnovan te je izvršio isplatu na temelju računa za sanaciju.

U četvrtom je slučaju korisnik godišnjeg veza potraživao naknadu štete, navodeći u zahtjevu da su uništene akumulatorske baterije, odnosno da su ispražnjeni svi akumulatori (za servis i za start motora). Tvrdio je kako je uzrok tome ulazak životinje u plovilo koja je hodala po komandnoj ploči i pritom uključila trošila, što je dovelo do pražnjenja akumulatora do minimuma. Od dokumentacije dostavljeni su odštetni zahtjev, zapisnik, ugovor o vezu i račun za sanaciju. Osiguratelj je nakon analize svih okolnosti štetnog događaja zaključio da je zahtjev neosnovan te da nije u mogućnosti isplatiti štetu. Razloge takvoj odluci temeljno je na izostanku uzročno-posljedične veze.

U petom je predmetu osiguratelj utvrdio, uvidom u dostavljenu dokumentaciju oštećenja na plovilu, a posebno uvidom u prijavu i izvid štete, kako je zbog kvara kaljužne pumpe došlo do zadržavanja vode u motornom prostoru plovila. Iz dostavljene dokumentacije, ugovora o vezu i općih uvjeta za korištenje veza, utvrđeno je da su radnici marine tijekom redovnog obilaska marine uočili da je vodena linija na plovilu ispod normale te su zatekli vodu u motornom prostoru ispod cerade. Pozivajući se na odredbe općih uvjeta prema kojima je marina dužna nadzirati stanje plovila i priveza te o uočenim nedostacima obavijestiti korisnika, osiguratelj je utvrdio da je marina postupila u skladu s tim obvezama. Slijedom navedenog, a s obzirom na to da nije utvrđena odgovornost osigurani-ka za nastanak oštećenja na plovilu, osiguratelj je zaključio da ne postoji njegova obveza. Budući da zahtjev nije mogao pozitivno riješiti, osiguratelj je donio odluku o odbijanju zahtjeva.

U sljedećem je slučaju šteta nastala zbog otkazivanja komande dizalice (*travel lifta*) tijekom dizanja plovila, što je uzrokovalo nekontrolirano okretanje dizalice te naposljetku prestanak rada (blokadu). Pri nekontroliranom radu, grana dizalice zahvatila je drugo plovilo koje se nalazilo u blizini jer je ono trebalo biti sljedeće podignuto. Zbog navedenih poteškoća, grana dizalice naslonila se na prednju sajlu jarbola (štrajh) i na sustav *rollflock* sistema prednjeg jedra plovila te ga je oštetila. Dokumentacija je predana osiguratelju, i to: ugovor o vezu, isprave plovila, fotografije oštećenja, odštetni zahtjev i uvjerenje o osposobljavanju za rukovatelja dizalicom (*travel liftom*) radnika marine kao dokaz o osposobljenosti rukovanja portalnom dizalicom (*travel liftom*). Nakon dostave ponude i računa za sanaciju, osiguratelj je dostavio nalog za isplatu štete kojom je isplatio odštetu na temelju računa, umanjenu za ugovorenu franšizu.

Pri dizanju plovila iz mora na kopno, koje se vršilo auto dizalicom, grana dizalice zahvatila je jarbol plovila. Opisani je kontakt uzrokovao površinska oštećenja jarbola plovila. Uz standardnu i procedurom zahtijevanu dokumentaciju, osiguratelju je predan radni nalog za operaciju dizanja plovila uz uvjerenje o osposobljavanju za rukovanje hidrauličnom konzolnom dizalicom treće osobe kao dokaz o osposobljenosti rukovatelja hidrauličnom konzolnom dizalicom. Naime, auto dizalica kojom je učinjena šteta nije bila u vlasništvu marine kao osiguranika, nego tvrtke koja je za marinu izvodila radove na dizanju plovila. Nakon obrade predmeta, osiguratelj je dostavio nalog za isplatu štete te je izvršio isplatu ponuđenog paušalnog iznosa. Budući da marini nisu dostavljene daljnje informacije (ponude, računi i sl.), pretpostavlja se da je osiguratelj zaprimio zahtjev s iznosom naknade koju je oštećenik potraživao te je ponudio i isplatio paušalni iznos.

U sljedećem je predmetu došlo do oštećenja osobnog vozila treće osobe kada je prikolica s plovilom, koja je bila priključena na viličar u vlasništvu marine, došla u kontakt s tim vozilom. Viličarem je upravljao radnik marine koji zbog buke motora viličara nije čuo da mu se iza prikolice približava osobno vozilo. Opisana je radnja rezultirala štetu na prikolici (oštećenje nosača svjetla i razbijena plastika desnog svjetla) koja je bila u vlasništvu treće osobe te štetu na osobnom automobilu (ogrebotine na braniku i oštećenje mrežice na braniku) u vlasništvu treće osobe. Oba su oštećenika podnijela odštetne zahtjeve na temelju police od odgovornosti. Uz dokumentaciju predviđenu procedurom dostavljeni su zapisnik o ocjeni osposobljenosti radnika za rad na siguran način, zapisnik o ocjeni praktične osposobljenosti radnika za rad na siguran način za radno mjesto mornar-dizaličar-viličarist, uvjerenje o osposobljenosti za obavljanje poslova vozača viličara i uvjerenje o ispitivanju stroja ili uređaja s povećanim

opasnostima za radnika koji je upravljao viličarem. Osiguratelj je u oba predmeta utvrdio pravni osnov te je likvidirao štete.

U posljednjem je slučaju osiguratelj zaprimio odštetni zahtjev korisnika veza plovila u marini koji potražuje naknadu štete zbog pada tijekom ulaska u plovilo korištenjem *pasarele*. Marina je obavijestila osiguratelja o štetnom događaju te mu prosljedila odštetni zahtjev oštećenog. Nakon događaja, oštećenik je hospitaliziran. O daljnjoj obradi zahtjeva, kao i odluci osiguratelja, marina nije obaviještena jer osiguratelj o odluci obavještava direktno oštećenika. Štetan je događaj prijavljen i obrađen na temelju police osiguranja od odgovornosti. Odštetni zahtjev likvidira se nakon što se završi liječenje, a odluka o priznavanju ili otklonu dostavlja se izravno oštećeniku.

Osim izloženih slučajeva postoje i slučajevi u praksi u kojima se štete isplaćuju na temelju ugovora o nagodbi. Ugovorom o nagodbi osobe između kojih postoji spor ili neizvjesnost o nekom pravnom odnosu, uzajamnim popuštanjima prekidaju spor, odnosno otklanjaju neizvjesnost i određuju svoja uzajamna prava i obveze.<sup>58</sup> Ugovor o nagodbi sklapaju štetnik i oštećena osoba, a njegovim odredbama oni uređuju vlastita prava i obveze. U bitnome, nakon međusobno postignuta dogovora, osiguratelj se obvezuje, po konkretnom osiguranom slučaju na ime osigurnine, isplatiti oštećenoj osobi naknadu u određenom iznosu s jedne strane, dok oštećena osoba, s druge strane, izjavljuje da će se isplatom ugovorene osigurnine smatrati u cijelosti izmirenom sa svojim potraživanjem po istom osiguranom slučaju te da se odriče daljnjih potraživanja po predmetnom štetnom događaju.

Osim prethodno navedenih slučajeva postoje i primjeri prijave šteta poput šteta na podvodnom dijelu motora plovila zbog neadekvatnog mjesta za vez, oštećenja opreme plovila zbog udara struje, oštećenja folije na trupu plovila pri spuštanju u more, udara kontejnera za otpad u osobno vozilo vlasnika plovila zbog naleta vjetra, nestanka signalne opreme na plovilu, oštećenja trupa plovila zbog nestanka bokobrana, oštećenja pokazivača smjera vjetra i navigacijskog svijetla, tjelesna ozljeda pri padu ispred objekta u marini itd. Također, prijava nestanka opreme koja nije evidentirana u inventurnoj listi plovila, prijava nestanka opreme koja je navedena u inventurnoj listi, ali nije bila u zatvorenom prostoru pod ključem ili je nestala bez obijanja, prijava nestanka sidra, propelera, pomoćnih plovila (gumenjaka i sl.) te druge opreme koju je korisnik veza učinio dostupnim trećim osobama itd. U posljednje navedenim primjercima šteta, kao i kod šteta nastalih zbog kršenja odredbi ugovora o korištenju veza

---

<sup>58</sup> Čl. 150. ZOO-a.

za plovilo i/ili općih uvjeta za korištenje veza plovila i/ili Pravilnika o redu u luci, marina neće biti odgovorna niti će imati obvezu nadoknaditi svaku štetu ako dođe do oštećenja plovila na vezu ili njegova dijela ili opreme.<sup>59</sup> Međutim, postoje i slučajevi koji se ne završavaju odlukom osiguratelja, nego prerastaju u sudski spor. U sljedećem poglavlju ukratko će se analizirati takva dva primjera.

## 7. DOMAĆA SUDSKA PRAKSA

U prvom predmetu vođenim radi isplate troškova za sanaciju štete na plovilu nastale za vrijeme boravka u marini, Trgovački sud u Zagrebu<sup>60</sup> donio je presudu 8. studenog 2022. godine kojom se tužitelja odbija s tužbenim zahtjevom. Odlučujući o žalbi, Visoki trgovački sud Republike Hrvatske (u nastavku: VTSRH)<sup>61</sup> donio je presudu 22. veljače 2023. godine kojom se tužiteljeva žalba odbija kao neosnovana te se potvrđuje prethodno navedena presuda Trgovačkog suda u Zagrebu. Predmet spora u ovoj pravnoj stvari proizlazio je iz odredbi ugovora o korištenju veza u marini i štetnog događaja, o čemu će detaljnije biti izloženo u sljedećem podnaslovu ovog rada.

U drugom predmetu vođenim radi naknade štete na plovilu nastale za vrijeme boravka u marini, Trgovački sud u Rijeci<sup>62</sup> donio je presudu 3. ožujka 2016. godine kojom se odbija tužbeni zahtjev tužitelja. Odlučujući o žalbi, VTSRH<sup>63</sup> je donio presudu 19. prosinca 2018. godine kojom se tužiteljeva žalba odbija kao neosnovana te se potvrđuje prethodno navedena presuda Trgovačkog suda u Rijeci. Odlučujući o reviziji tužitelja izjavljenoj protiv navedene presude, Vrhovni sud Republike Hrvatske (u nastavku: VSRH)<sup>64</sup> donio je presudu 14. veljače 2023. godine kojom je odbio tužiteljevu reviziju kao neosnovanu. Nadalje, odlučujući o ustavnoj tužbi tužitelja podnesenoj protiv presude VSRH-a, Ustavni sud Republike Hrvatske (u nastavku: USRH)<sup>65</sup> donio je odluku 8. studenog 2023. godine kojom se odbija ustavna tužba. Detaljnije izlaganje o spomenutoj pravnoj stvari i odlukama sudova nalazi se u nastavku rada.

---

<sup>59</sup> Adriatic Croatia International Club..., *op. cit.* u bilj. 19.

<sup>60</sup> Trgovački sud u Zagrebu, 42. P-3953/2010-91 od 8. studenog 2022.

<sup>61</sup> Visoki trgovački sud Republike Hrvatske, 32 Pž-5312/2022-2 od 22. veljače 2023.

<sup>62</sup> Trgovački sud u Rijeci, 8 P-3326/11-106 od 3. ožujka 2016.

<sup>63</sup> Visoki trgovački sud Republike Hrvatske, 47 Pž-2567/2016-2 od 19. prosinca 2018.

<sup>64</sup> Vrhovni sud Republike Hrvatske, Rev-1788/2019-4 od 14. veljače 2023.

<sup>65</sup> Ustavni sud Republike Hrvatske, U-III-1923/2023 od 8. studenog 2023.

### **7.1. Presuda Trgovačkog suda u Zagrebu, broj 42. P-3953/2010-91 od 8. studenog 2022. godine i presuda Visokog trgovačkog suda Republike Hrvatske, broj 32 Pž-5312/2022-2 od 22. veljače 2023. godine**

U predmetu vođenim pred Trgovačkim sudom u Zagrebu, tužitelj je u postupku vođenom radi isplate novčane tražbine tužbom potraživao od osiguratelja marine (1. tuženik) i marine (2. tuženik) da mu solidarno isplate određeni iznos, smatrajući ih odgovornim za oštećenje njegova plovila nastalo za vrijeme smještaja plovila u marini. Tužitelj je tvrdio da je zbog jakog nevremena oštećeno plovilo, tako da je zbog oštećenja cerade došlo do prodiranja vode u unutrašnjost plovila te je zbog dugotrajnog stajanja veće količine vode u unutrašnjosti došlo do oštećenja tapeciranog namještaja, hladnjaka, ormara, pogonskog motora, brodskih instrumenata i dr. Tvrdio je da je nastanak štete primijetio tijekom dolaska u marinu. Naknadu štete potraživao je na temelju police osiguranja od odgovornosti i sklopljenog ugovora o korištenju veza za plovilo. Budući da mu je dio štete bio isplaćen prije podnošenja tužbe (nesporan dio), tužbom je potraživao dodatni novčani iznos prema procjeni pribavljenoj u Republici Njemačkoj – za štetu na plovilu, za uništene predmete prema procjeni, za troškove izrade procjene te iznos na ime neimovinske štete zbog uništenog godišnjeg odmora. Naime, tužitelj je smatrao da se plovilo moglo popraviti samo u Republici Njemačkoj.

Tijekom postupka, 1. tuženik osporavao je tužbu i tužbeni zahtjev, posebice u dijelu navoda tužitelja da bi plovilo bilo oštećeno prodorom vode zbog jakog nevremena, pozivajući se na kontrolnu listu mornara kojom je evidentirano da je stanje plovila uredno te na njegovo izvješće o obavljenom izvidu kojem je nazočio i tužitelj. Tim je izvidom utvrđeno da u kabini nije zatečena voda, da su predmeti suhi, ali da ima plijesni. Isticao je da 2. tuženik ne odgovara za opremu na plovilu koja nije evidentirana na inventarnoj listi te da se stanje cerade ne može pripisati krivnji 2. tuženika, tim više što je ugovorom o korištenju veza vlasnik plovila dužan opremiti plovilo i pripremiti ga za zimu, a što je tužitelj propustio učiniti jer je cerada bila rastrgana. Nadalje je isticao da za ispravnost i kvalitetu cerade, kao i za održavanje plovila odgovara vlasnik plovila. Što se tiče neimovinske štete, 1. tuženik je tvrdio kako za to nisu dostavljeni dokazi. Također, 1. tuženik osporavao je i visinu tužbenog zahtjeva smatrajući da je previsoko postavljen s obzirom na nastala oštećenja. Nadalje, 2. tuženik osporavao je navode tužitelja o velikoj količini vode u plovilu, također se pozivajući na izvješće 1. tuženika. Isticao je kako oprema za koju tužitelj tvrdi da je uništena nije navedena, odnosno prijavljena na inventarnoj listi, te kako za navodno uništeni godišnji odmor nije prezentirao nikakve dokaze. Također, 2. tuženik tvrdio je



kako je do prodora vlage u plovilo došlo zbog dugotrajnog kišnog razdoblja te uporabe neadekvatne cerade za koju je odgovaran sam tužitelj te da je plovilo bilo neodržavano i u lošem stanju. Smatrao je da je isplatom nespornog dijela tužitelju namirena šteta u cijelosti te da njegova daljnja potraživanja predstavljaju pokušaj ostvarivanja nepripadajuće imovinske koristi. Uz sve navedeno, tuženi- ci su osporavali i procjenu štete koju je tužitelj pribavio u Republici Njemačkoj smatrajući je suprotnom izvješću o obavljenom izvidu, posebice u dijelu opsega štete te procjene da se plovilo ne isplati popravljati.

Nakon provedenog postupka, sud je ocijenio da tužbeni zahtjev nije osno- van. Sporno je je bilo je li 2. tuženik dužan platiti utuženi iznos zbog postupanja koje nije bilo u skladu s odredbama ugovora o vezu. Sud je u obrazloženju odlu- ke naveo da iz nalaza i mišljenja vještaka proizlazi da šteta odgovara dugotrajnoj prisutnosti vode unutar kabine plovila, ali ne i nužno velikoj količini vode. Ta količina u kombinaciji s visokom vlažnosti i nižom temperaturom tijekom zim- skog razdoblja može uzrokovati kondenzaciju na svim dijelovima unutrašnjosti plovila, a nedostatak dnevnog svjetla može uzrokovati širenje plijesni. Sud se nadalje pozvao na procjenu osiguravajućeg društva u kojoj je navedeno da je plovilo bilo pljesnivo te da je moralo proći nekoliko mjeseci neodržavanja i ne- provjetravanja. Također je istaknuo da nastanak plijesni ne mora biti rezultat prodora vode, nego se može raditi i o kondenzacijskoj vlazi. Utvrdio je da je sva šteta na plovilu nastala u unutrašnjosti plovila te da se sastoji od uništenog tapeciranja i drvenih dijelova pod utjecajem plijesni. Nadalje, sud je utvrdio da se ugovorom o korištenju veza tuženik obvezao čuvati plovilo i vršiti nadzor nad konopima vlasnika za privez plovila, a tužitelj će mu za to platiti ugovorenu naknadu za korištenje veza.<sup>66</sup> Stoga je sud smatrao da tuženik nije ispunio svoje ugovorne obveze – primiti i čuvati plovilo te ga vratiti u stanju u kojem ga je primio. Također je smatrao da je tuženik kao ostavoprimalac trebao čuvati plovilo kao dobar gospodarstvenik te u ispunjavanju obveza postupati s povećanom pažnjom, s obzirom na to da je riječ o naplatnoj ostavi. Ostavoprimalac je dužan čuvati stvar kao dobar gospodarstvenik, odnosno dobar domaćin, te postupati s pažnjom dobrog stručnjaka s obzirom na to da se radi o ispunjavanju obveze iz njegove profesionalne djelatnosti. Sud je smatrao da je 2. tuženik dužan nakna- diti tužitelju štetu koja je nastala na njegovu plovilu dok je plovilo bilo u marini na temelju ugovora o vezu jer je riječ o šteti nastaloj povredom ugovorne obveze.

---

<sup>66</sup> Vremenski, govorimo o razdoblju kada se ugovor o korištenju veza u praksi domaćih sudova tretirao kao ugovor o ostavi. Dakle, to se odnosi na razdoblje prije nego što je stupio na snagu Zakon o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika koji je Hrvatski sabor donio na sjednici 8. veljače 2019. godine, a ugovori o vezu tada su bili inominatni i neformalni.

Također je smatrao da je tuženik dužan platiti samo onaj novčani iznos koji je bio potreban da se tužiteljeva situacija dovede u stanje u kojem je bila prije štetnog događaja. Sud je stoga utvrdio da je tužitelj dokazao pravnu osnovu tužbenog zahtjeva, ali da je nesporan dio isplaćen tužitelju prije podnošenja tužbe veći od stvarne štete, te smatra da je zahtjev s osnove materijalne štete neosnovan. U odnosu na zahtjev za naknadu neimovinske štete zbog uništenog godišnjeg odmora, sud je taj zahtjev odbio jer tužitelj nije dokazao da je ta šteta uistinu nastala. Nadalje, u vezi s naručenom tužiteljevom procjenom štete, sud je naveo da se na toj procjeni ne može temeljiti odluka. Slijedom iznesenog, prvostupanjski je sud donio presudu kojom se tužbeni zahtjev tužitelja odbija te nalaže tužitelju platiti tuženicima troškove postupka.

Odlučujući o žalbi, VTSRH je donio presudu kojom je odbio kao neosnovanu tužiteljevu žalbu u odnosu na zahtjev za solidarnu isplatu novčanog iznosa te potvrdio prvostupanjsku presudu u tom dijelu. U odnosu na troškove postupka, sud je utvrdio da je žalba osnovana. U obrazloženju je naveo da je pravni osnov utvrđen te da je među stranama sporna visina štete. Tužitelj je tražio da mu se solidarno isplati trošak popravka plovila prema procjeni naručenoj u Republici Njemačkoj i u tu se svrhu pozivao na presudu VSRH-a u odnosu na zahtjev za naknadu štete na osobnom vozilu stranog državljanina (koji se osobnim vozilom vratio u svoju zemlju i tamo ga popravio). Po ocjeni drugostupanjskog suda, to pravno stajalište nije bilo prihvatljivo u konkretnoj stvari, s obzirom na to da se *in concreto* radilo o trajnijem smještaju plovila u Republici Hrvatskoj, stoga je Republika Hrvatska bila dugotrajna destinacija za korištenje plovila. Nadalje, neovisno o odgovornosti za štetu, sud je smatrao da se 1. tuženika ne može teretiti za štetu koja je ukupnom iznosu u Republici Hrvatskoj, gdje je plovilo bilo trajnije smješteno, bila niža od iznosa popravka u Republici Njemačkoj. Sud je naposljetku utvrdio da je tužitelj iznos štete, u odnosu na Republiku Hrvatsku, preplatio u Republici Njemačkoj na vlastiti izbor i volju te da je dužan sam snositi taj trošak.

**7.2. Presuda Trgovačkog suda u Rijeci, broj 8 P-3326/11-106 od 3. ožujka 2016. godine; presuda Visokog trgovačkog suda Republike Hrvatske, broj 47 Pž-2567/2016-2 od 19. prosinca 2018. godine; presuda Vrhovnog suda Republike Hrvatske, broj Rev-1788/2019-4 od 14. veljače 2023. godine; odluka Ustavnog suda Republike Hrvatske, broj U-III-1923/2023 od 8. studenog 2023. godine.**

U predmetu vođenim pred Trgovačkim sudom u Rijeci, u pravnoj stvari radi naknade štete, sud je odlučivao o tužbenom zahtjevu za naknadu štete zbog

uništenja plovila korisnika veza u marini. Do uništenja plovila došlo je tijekom njegova podizanja brodom dizalicom (*travel liftom*) kojom su upravljali radnici marine, a plovilo je palo zbog pucanja nosača (nosivih remena, tzv. *brage*). Nadalje, tužitelj je tvrdio da je štetnom radnjom plovilo pretrpjelo znatna oštećenja (lom kobilice i dr.), što se može smatrati totalnom štetom, odnosno ekonomski neisplativim popravkom. Tužitelj je potraživao naknadu štete u obliku obične štete radi umanjenja vrijednosti plovila i materijalnu štetu radi troškova (smještaj, put, prehrana, troškovi radi pokretanja postupka osiguranja dokaza, trošak suhog veza, izrade nalaza i mišljenje vještaka, trošak najma zamjenskog plovila u vrijeme ljetovanja itd.). Nadalje, tužitelj je potraživao i izmaklu korist tvrdeći da je plovilo namjeravao iznajmljivati trećim osobama. U tužbi je, također, naveo da je od osiguravajućeg društva, kod kojeg je imao kasko policu osiguranja, primio određen iznos koji je uračunao u izračun materijalne štete. Nadalje, tužitelj je podnio tužbu protiv marine (1. tuženik) i osiguravajućeg društva (2. tuženik) s kojim marina ima zaključen ugovor o osiguranju, tražeći da sud naloži tuženicima da mu solidarno isplate tuženi iznos. Tužitelj je tvrdio da marina odgovara prema načelima objektivne odgovornosti za štetu.

Prvi je tuženik osporavao odgovornost, osnovu i visinu tužbenog zahtjeva posebno ističući kako tužitelju šteta nije nastala kao posljedica opasne djelatnosti 1. tuženika, s obzirom na to da se on takvom djelatnošću ne bavi niti se motorna dizalica može smatrati opasnom stvari pa se ne može raditi o objektivnoj odgovornosti 1. tuženika. U vezi s već isplaćenim iznosom na temelju kasko police, istaknuto je da se naknada štete ne može ostvariti prema oba pravna temelja jer bi se time ostvarilo više nego što je tužiteljeva šteta. U odnosu na potraživanje izmakle koristi, 1. tuženik istaknuo je da su ugovori o čarteru koje je tužitelj dostavio u spis fiktivni pravni poslovi. Osim toga, istaknuo je da je tužitelj svojim postupanjem pridonio povećanju štete, s obzirom na to da je propustio popraviti plovilo odmah po isplati naknade po kasko polici osiguranja, čime je došlo do znatnog povećanja troška popravka zbog proteka vremena i povećanja cijena rada i dijelova. Nadalje, 2. tuženik osporio je činjenicu da je pri nastanku štetnog događaja došlo do totalne štete na plovilu, ističući da je temeljna pretpostavka za potraživanje naknade štete s osnove potpunog gubitka plovila ta da su troškovi popravka plovila jednaki ili veći od stvarne vrijednosti plovila u vrijeme štetnog događaja. Naveo je kako tužitelj ne raspolaže dokazima koji bi već u trenutku podnošenja tužbe nedvojbeno ukazivali na postojanje relevantnih iznosa stvarne vrijednosti plovila u vrijeme štetnog događaja i visine troškova potrebnih za popravak oštećenog plovila, a kako bi se moglo utvrditi radi li se u konkretnom slučaju o totalnoj šteti. Također je osporio sve ostale zahtjeve tužitelja. Dodatno

je 2. tuženik napomenuo da su tuženici predložili tužitelju nagodbu u vezi s isplatom naknade štete, pri čemu mu je ponuđena isplata neposredne imovinske štete, odnosno alternativa da mu se organizira popravak nastalih oštećenja na jahti te da mu se naknadi šteta u skladu s izdanim računima o stvarnom popravku. Međutim, nikada nisu zaprimili jasan odgovor tužitelja. Nadalje, 2. tuženik istaknuo je da tužitelj nema pravo potraživati istu štetu od osiguravajućeg društva i od 1. tuženika, kao navodnog štetnika, jer bi to bilo protivno općim načelima naknade štete, odnosno radilo bi se o stjecanju bez osnove.

Među parničnim strankama, u bitnome je dijelu bilo sporno sljedeće: tko je odgovoran za pad plovila s brodske dizalice, a posljedično tome, tko je odgovoran za nastalu štetu tužitelju; radi li se o objektivnoj ili subjektivnoj odgovornosti za štetu; je li tužitelj doprinio nastanku štete; je li došlo do potpune štete na plovilu (ekonomski neisplative, tzv. totalne štete) ili su se oštećenja na plovilu mogla popraviti radi vraćanja plovila u prvotno stanje; od kakvog je utjecaja činjenica da je tužitelju već isplaćen iznos s osnove naknade štete od njegova osiguravatelja; je li tužitelj imao namjeru plovilo davati u čarter i je li u vezi s tim mogao osnovano očekivati korist od davanja plovila u čarter da nije bilo štetnog događaja. Sud je utvrdio da tužbeni zahtjev nije osnovan. Sud je smatrao da se u konkretnom slučaju radi o šteti od opasne stvari jer dizalica, na čijim *bragama* visi plovilo mase od ukupno dvadeset pet tona, predstavlja opasnu stvar. Nadalje, obrazlažući kako ZOO ne određuje što se smatra opasnom stvari ili opasnom djelatnošću, ali da je odgovor na to pitanje dala sudska praksa, prema kojoj se opasnom stvari treba smatrati svaka ona stvar, pokretna ili nepokretna, kod koje položaj ili uporaba, svojstvo ili samo postojanje znači određenu opasnost za okolinu tako da mora biti nadgledana i upotrebljavana s osobitom pozornošću. U ovom slučaju, prema odredbi čl. 1063. ZOO-a, dizalica koja se upotrebljava za podizanje plovila koje visi na dizalici, predstavlja povećanu opasnost za okolinu upravo zbog razloga koji se i ostvario u konkretnom slučaju, a to je pad plovila koji osim imovine može ugroziti i ljudske živote. Sud je nadalje smatrao da tužitelja ne može teretiti za doprinos nastanku štetnog događaja niti je do štete došlo djelovanjem više sile ili radnjom treće osobe. U daljnjem je obrazloženju naveo da neovisno o tome što je za nastanak štetnog događaja, odnosno štetu iz tog štetnog događaja odgovara 1. tuženik, tužiteljev zahtjev za naknadu štete zbog oštećenja plovila nije osnovan. Naime, iz provedenih dokaza, posebice provođenjem vještačenja po vještaku brodograđevne struke, sud je stekao uvjerenje da se ne radi o totalnoj šteti, nego o šteti koju je bilo moguće popraviti uz određene troškove. Tijekom postupka utvrđeno je i da je tužitelju njegov osiguratelj isplatio određen iznos te da je u postupku pokrenutom protiv potonjeg, za

isti štetan događaj i po istoj činjeničnoj osnovi, ali po drugačijoj pravnoj osnovi (osnovom ugovora o osiguranju sklopljenim sa svojim osigurateljem), donesena pravomoćna odluka kojom mu je dosuđen određen novčani iznos. Prema shvaćanju suda, isplatom predmetnog iznosa, tužiteljevo je materijalno stanje bilo vraćeno u ono stanje kakvo je bilo prije nastanka štetnog događaja, stoga bi ponovnim dosuđivanjem iznosa traženog u predmetnoj stvari tužitelju dvaput bila priznata jedna te ista šteta, što bi predstavljalo neosnovano bogaćenje (stjecanje bez osnove). Sud, također, smatra neosnovanim i tužiteljev zahtjev za naknadu štete u obliku izmakle koristi te zahtjev za naknadu štete po osnovi troškova, s obzirom na to da nije dokazao te činjenice. Prvostupanjski je sud naposljetku ocijenio tužbeni zahtjev u cijelosti neosnovanim, stoga ga je odbio te naložio plaćanje troškova postupka tuženicima.

Odlučujući o tužiteljevoj žalbi, VTSRH je donio presudu 19. prosinca 2018. godine kojom je žalbu odbio kao neosnovanu te je potvrdio prvostupanjsku presudu. VTSRH je u cijelosti prihvatio sva utvrđenja iznesena u obrazloženju pobijane presude, kao i pravilnu primjenu odgovarajućih odredbi materijalnog prava. U bitnome, u vezi sa zahtjevom za naknadu stvarne štete, sud je utvrdio da se ne radi o totalnoj šteti na plovilu te da bi ponovnim dosuđivanjem iznosa na ime naknade štete tužitelj bio dvostruko oštećen. Unatoč isplaćenoj naknadi, tužitelj nije popravio plovilo, a tim postupanjem šteta zasigurno nije umanjena. Nadalje, VTSRH smatra kako je prvostupanjski sud pravilno ocijenio zahtjev za naknadu izmakle koristi i troškova (sporedne štete) kao neosnovanim.

Tužitelj je protiv drugostupanjske presude podnio reviziju, predlažući VSRH-u da ukine pobijanu i prvostupanjsku presudu te da predmet vrati na ponovno suđenje tom sudu. VSRH je odbio tužiteljevu reviziju kao neosnovanu. Tužitelj je zatim USRH-u podnio ustavnu tužbu protiv navedene presude VSRH-a kojom je odbijena njegova revizija podnesena protiv drugostupanjske presude, predlažući usvajanje ustavne tužbe, ukidanje navedenih odluka i vraćanje predmeta na ponovni postupak prvostupanjskom sudu. USRH je donio odluku kojom je odbio ustavnu tužbu.

## 8. ZAKLJUČAK

Pružajući usluge korištenja veza i smještaja plovila namijenjenih za sport i razonodu te nudeći usluge gostima na najvišoj razini, marina mora osigurati ne samo izvrsnost, nego i sigurnost svim svojim gostima, nautičarima i posjetiteljima. U nautičkom turizmu nije dovoljno osigurati plovilu vez u smislu njegova prihvata i smještaja, infrastrukture i poneke dodatne usluge, poput ugostiteljske

ili uslužne (čišćenje i održavanje plovila, usluge kozmetičkog salona, kušaonice i prodaje autohtonih proizvoda, autotaksi prijevoza ili sl.). Potrebno je pružiti vrhunsko iskustvo nautičarima i gostima za njihov bezbrižan boravak, ali i povratak. Kako bi se to ostvarilo, marina mora poslovati s povećanom pažnjom, paziti na usklađenost poslovanja s propisima i internim aktima te uvoditi nove usluge i tehnologije radi unapređenja poslovanja i usluga.

Jasno je da su plovila namijenjena za sport i razonodu, koja marina prihvaća i smješta na vez, velike vrijednosti. Stoga je logično zaključiti da nautički turizam nosi sa sobom znatan poslovni rizik. Kako bi se taj rizik smanjio, marine sklapaju ugovore o osiguranju kojima je predmet osiguranja odgovornost iz djelatnosti marine, što podrazumijeva odgovornost prema korisnicima usluga i trećim osobama. Cilj sklapanja ugovora o osiguranju jest zaštititi marinu od odgovornosti za štete nastale tijekom obavljanja njezine profesionalne djelatnosti, kao i od nepredviđenih troškova koji bi mogli nastati u slučaju ostvarenja osiguranih slučajeva. Obveza sklapanja ugovora o osiguranju propisana je posebnim zakonom za određene djelatnosti, ali ne i za djelatnost marina. Unatoč tomu što obveza nije propisana zakonom, zaključivanje ugovora o osiguranju ove vrste i za ovu djelatnost postalo je nepisano pravilo, osobito u kontekstu obveze postupanja marine s povećanom pažnjom prema pravilima struke i običajima pri pružanju usluge veza (ispravan i siguran vez). Također, važno je ugovorom o korištenju veza definirati prava i obveze ugovornih strana te osigurati da korisnik veza potvrdi da je pročitao opće uvjete, da su mu poznati i da je s njima suglasan, s obzirom na to da se njima detaljnije utvrđuju postupanja ugovornih strana u vezi s predmetom ugovora, kao i pitanja odgovornosti. Osim navedenog, sigurnost u marini postiže se i donošenjem različitih procedura ili hodoograma za interno postupanje, korištenjem aplikacija, uvođenjem i korištenjem drugih softverskih rješenja i alata te novih tehnologija. Osiguravanjem da su radnicima takvi akti i alati dostupni, poznati i jasni, podizanjem svijesti radnika o raznim uzrocima štetnih događaja, podizanjem svijesti o ozbiljnosti njihovih posljedica, redovitim održavanjem edukacija i vježbi, jasnim komuniciranjem te pravodobnim reagiranjem i drugim sličnim radnjama, uvelike se doprinosi prevenciji i smanjenju štetnih događaja te održavanju reda u marini. Budući da odgovornost leži na marini kao tijelu koje upravlja lukom, od iznimne je važnosti da se poštuju i primjenjuju svi interni akti – zakonski i podzakonski akti. Takvim standardima poslovanja, profesionalizmom radnika i profesionalizmom same marine kao organizacije, ostvaruje se sigurnost. Svjesna izloženosti rizicima, marina osiguravanjem vlastite djelatnosti osigurava bolju uslugu korisnicima usluga, partnerima i drugima.

Uz sve prethodno navedene elemente stvaranja, osiguravanja i održavanja sigurnosti, postiže se uspješno i dugoročno poslovanje marine te sigurnost i bezbrižnost gostiju.

## BIBLIOGRAFIJA

### Poglavlja u knjigama:

1. Ćorić, D., Izvanugovorna odgovornost luke nautičkog turizma u okviru hrvatskog zakonodavstva, Barbić, J.; Padovan, A. V.; Skorupan Wolff, V. (ur.), *Novi pravni režim za marine*, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 2019., str. 197-215.
2. Pavliček, J., Razvoj sigurnosnih standarda u marinama, Barbić, J.; Padovan, A. V.; Skorupan Wolff, V. (ur.), *Novi pravni režim za marine*, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 2019., str. 275-297.
3. Pijaca, M., Usporedba hrvatskog i engleskog prava i poslovne prakse osiguranja odgovornosti marine, Barbić, J.; Padovan, A. V.; Skorupan Wolff, V. (ur.), *Novi pravni režim za marine*, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 2019., str. 217-251.
4. 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*, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 2019., str. 127-195.
5. 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 br. 42, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 2018., str. 41-93.

### Članci:

1. 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.

### Propisi:

1. Odluka o Nacionalnoj klasifikaciji djelatnosti 2025. – NKD 2025., *Narodne novine*, br. 47/2024.

2. Pomorski zakonik, *Narodne novine*, br. 181/2004, 76/2007, 146/2008, 61/2011, 56/2013, 26/2015, 17/2019.
3. Pravilnik o kategorizaciji luke nautičkog turizma i razvrstavanju drugih objekata za pružanje usluga veza i smještaja plovnih objekata, *Narodne novine*, br. 120/2019.
4. Pravilnik o razvrstavanju poslovnih subjekata prema Nacionalnoj klasifikaciji djelatnosti – NKD 2002, *Narodne novine*, br. 52/2003.
5. Uredba (EU) 2016/679 Europskog parlamenta i Vijeća od 27. travnja 2016. o zaštiti pojedinaca u vezi s obradom osobnih podataka i o slobodnom kretanju takvih podataka te o stavljanju izvan snage Direktive 95/46/EZ (Opća uredba o zaštiti podataka – GDPR), SL EU L119, 25. svibnja 2018.
6. Uredba o razvrstaju luka otvorenih za javni promet i luka posebne namjene, *Narodne novine*, br. 110/2004, 82/2007, 83/2023.
7. Zakon o koncesijama, *Narodne novine*, br. 69/2017, 107/2020.
8. Zakon o obveznim odnosima, *Narodne novine*, br. 35/2005, 41/2008, 125/2011, 78/2015, 29/2018, 126/2021, 114/2022, 156/2022, 145/2023, 155/2023.
9. Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama, *Narodne novine*, br. 83/2023.
10. Zakon o provedbi Opće uredbe o zaštiti podataka, *Narodne novine*, br. 42/2018.
11. Zakon o pružanju usluga u turizmu, *Narodne novine*, br. 130/2017, 25/2019, 98/2019, 42/2020, 70/2021.

### **Sudska praksa:**

1. Trgovački sud u Rijeci, 8 P-3326/11-106 od 3. ožujka 2016.
2. Trgovački sud u Zagrebu, 42. P-3953/2010-91 od 8. studenog 2022.
3. Ustavni sud Republike Hrvatske, U-III-1923/2023 od 8. studenog 2023.
4. Visoki trgovački sud Republike Hrvatske, 47 Pž-2567/2016-2 od 19. prosinca 2018.
5. Visoki trgovački sud Republike Hrvatske, 32 Pž-5312/2022-2 od 22. veljače 2023.
6. Vrhovni sud Republike Hrvatske, Rev-1788/2019-4 od 14. veljače 2023.

### **Autonomno pravo:**

1. Cjenik usluga u ACI marinama.
2. Opći uvjeti korištenja veza u ACI marinama.



3. Pravilnik o korištenju sustava video nadzora u ACI marinama.
4. Pravilnik o lučkom redu u luci nautičkog turizma u ACI marinama.
5. Pravilnik o vođenju dnevne evidencije plovila u ACI marinama.
6. Procedure postupanja prilikom prijave i praćenja šteta nastalih u ACI marinama.
7. Ugovor o korištenju veza u ACI marinama.

**Ostalo:**

1. Adriatic Croatia International Club, za djelatnost marina d.d., <https://aci-marinas.com/hr/> (pristup 11. listopada 2023.).
2. Jadranski zavod Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti, *Razvoj suvremenog pravnog i osigurateljnog režima za hrvatske marine – unapređenje konkurentnosti, sigurnosti, sigurnosne zaštite (DELICROMAR)*, Hrvatska zaklada za znanost (HRZZ-UIP-2013-11-3061), [www.delicromar.hazu.hr](http://www.delicromar.hazu.hr) (pristup 30. travnja 2024.).

**Summary:**

**MARINA LIABILITY INSURANCE: A PRACTICAL VIEW**

*This paper discusses the liability insurance of ports of nautical tourism – marinas – considering adverse events in the marina and in the case law. In order to better understand the term marina in legal transactions, the introductory part of the paper begins with definitions of a special purpose port that has been granted a concession as an economic entity (nautical tourism port) with special reference to certain legal and by-law regulations. The following regulations were drawn on in particular for the purposes of this work: the Maritime Domain and Sea Ports Act; the Maritime Code; the Civil Obligations Act; the Act on the Provision of Tourism Services; the Ordinance on the Categorisation of Nautical Tourism Ports and the Classification of Other Facilities for the Provision of Berth Services and the Accommodation of Vessels; and the Regulation on the Classification of Ports Open to Public Traffic and Special Purpose Ports. Regarding the responsibility of the marina, the concept of core business is elaborated through the provision of services in nautical tourism, including the berthing and accommodation of vessels. Further, an analysis is made of the sources of liability arising from these activities. The responsibility of the marina for damage to vessels moored in the marina towards service users is observed mainly through the contract on nautical berths and the general terms and conditions of berth use in marinas. In addition to contractual liability, the non-contractual liability of the marina towards third parties is also considered. In the context of marina liability insurance, the paper analyses different types of insurance, the most important concepts from insurance contracts and insurance policies, and also possible ways of achieving safety in marinas. After presenting examples of actions in the event of adverse events in the marina and several examples of adverse events from practice, concluding with the insurer's decision, the paper moves on to briefly present several decisions of domestic courts in cases conducted for the compensation of damages. Finally, conclusions are drawn in the last part of the paper.*

**Keywords:** *port of nautical tourism – marina; concession holder; responsibility of the marina; liability insurance; insurance contract; berth contract; general terms and conditions of berth use; nautical services; safety factors; damage; adverse event; indemnity.*