

Prof. dr. sc. Dragan Bolanča

Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu

ODGOVORNOST ZA OŠTEĆENJE (OŠTEĆENE) STVARI I ONEČIŠĆENJE OKOLIŠA (ZAGAĐIVANJE ŽIVOTNE SREDINE) PROUZROKOVANO BRODOM (USPOREDBA PLOVIDBENOG ZAKONODAVSTVA REPUBLIKE SRPSKE I REPUBLIKE HRVATSKE)

U ovom se radu autor bavi pitanjem izvanugovorne odgovornosti za oštećenje (oštećene) stvari i onečišćenje (zagađivanje) okoliša (životne sredine) prouzrokovanih od strane broda (plovila). Analiziraju se rješenja Zakona o unutrašnjoj plovidbi Republike Srpske iz 2001. god., te se ona uspoređuju sa hrvatskom plovidbenom legislativom (Pomorski zakonik iz 2004. god. i Zakon o plovidbi i lukama unutarnjih voda iz 2007. god.). Naglašavaju se mnoge sličnosti, ali i neke bitne razlike uz zaključna razmatranja.

Ključne riječi: Brod; Odgovornost za oštećenje (oštećene) stvari; Odgovornost za onečišćenje (zagađivanje) okoliša (životne sredine); Republika Srpska; Republika Hrvatska.

1. UVOD

Zakon o unutrašnjoj plovidbi Republike Srpske (dalje – ZUPRS)¹ uređuje osnovne odnose u vezi sa unutrašnjim vodama² Republike Srpske u dijelu koji se odnosi na korištenje unutrašnjih voda i obala unutrašnjih voda Republike Srpske za plovidbu; sigurnost unutrašnje plovidbe;³ pripadnost,

Dragan Bolanča, *Dragan.Bolanca@pravst.hr*

¹ Vid. Zakon o unutrašnjoj plovidbi Republike Srpske – ZUPRS, *Službeni glasnik RS*, br. 58/01, 113/05, 33/06 i 1/08.

² *Unutrašnje vode Republike Srpske* su reke, kanali, jezera i ostali vodeni prostori na kojima se obavlja plovidba (ZUPRS, čl. 5, st. 1, toč. 1.).

³ *Unutrašnja plovidba* je plovidba koja se obavlja na unutrašnjim vodama Republike Srpske (ZUPRS, čl. 5, st. 1, toč. 2).

identifikaciju i upis plovila Republike Srpske;⁴ osnovne vlasničko-pravne odnose u vezi sa plovilima Republike Srpske;⁵ postupak upisa i brisanja brodova;⁶ brodar; obligacione odnose koji se odnose na brodove; prevoz i plovidbene poslove; plovidbene nezgode; postupak izvršenja i osiguranja (obezbeđenja) na brodovima, te mjerodavno pravo i nadležnost sudova Republike Srpske za sporove s međunarodnim obilježjem (čl. 1.)

ZUPRS u Dijelu jedanaestom (Plovidbene nezgode),⁷ Glavi 4. sadrži dio pod naslovom „Vanugovorna odgovornost vlasnika broda i brodar“, a tim su dijelom zakona obuhvaćena tri slučaja izvanugovorne odgovornosti⁸ navedenih osoba, a to su: 1. odgovornost za smrt i tjelesne ozljede (čl. 143. ZUPRS),⁹ 2. odgovornost za oštećene stvari i zagađivanje životne sredine (čl. 144. ZUPRS) i 3. odgovornost za zagađivanje s broda izlivanjem ulja koje se prevozi kao teret (čl. 145. ZUPRS).¹⁰ Odredbe ove glave ZUPRS primjenjuju se „na štetu koju iz vanugovornih odnosa prouzrokuje plovni i plutajući objekt bez obzira na veličinu i namjenu, kao i vazduhoplovi – hidroavioni na vodi licima i stvarima izvan broda kao i ljudskoj okolini“ (čl. 142., st. 1.). Međutim, iste zakonske odredbe ne primjenjuju se na štete prouzrokovane sudarom brodova¹¹ i na nuklearne štete¹² (čl. 142., st. 2.), premda su i ovdje u pitanju slučajevi izvanugovorne odgovornosti.

⁴ Više o tome, vid. D. Bolanča, „Upisnici (registri) plovila u bosanskohercegovačkom plovidbenom zakonodavstvu“, *Pravna riječ* 36/2013, 87–100.

⁵ Vid. D. Bolanča, „Stvarna prava na brodu (usporedba hrvatskog i bosansko-hercegovačkog plovidbenog zakonodavstva“, *Zbornik radova Pravo i vrijednosti* (ur. G. Marković), Pravni fakultet Univerziteta u Istočnom Sarajevu, Istočno Sarajevo 2019, 292–306.

⁶ Opširnije vid. D. Bolanča, (2013a), 87–100.

⁷ „Plovidbena nezgoda je vanredni događaj na unutrašnjim vodama nastao u plovidbi ili iskorišćavanju plovnog i plutajućeg objekta, plovnog puta ili objekta na njemu, pri kojem je došlo do ljudskih žrtava ili tjelesnih oštećenja, materijalne štete ili zagađivanja životne sredine“ (ZUPRS, čl. 114.).

⁸ Šteta iz izvanugovornog odnosa je ona koja je prouzrokovana izvan ugovornih obveza stranaka – detaljnije vid.: B. Morait, *Obligaciono pravo*, Komesgrafika, Banja Luka 2010, 521 i dalje; S. Stanišić, *Objektivna odgovornost za štetu*, Panevropski univerzitet Aperion, Banja Luka 2012, 321 i dalje.

⁹ Vid. D. Bolanča, „Odgovornost za smrt i tjelesne povrede kupaca i drugih osoba u moru (vodi) koje prouzrokuje brod“, *Pravna riječ* 47/2016, 69–80.

¹⁰ Vid. D. Bolanča, „Odgovornost vlasnika broda za zagađivanje (onečišćenje) s broda izlivanjem (izlijevanjem) ulja koje se prevozi kao teret (usporedba bosanskohercegovačkog i hrvatskog plovidbenog zakonodavstva)“, *Pravna riječ* 51/2017, 27–38.

¹¹ Sudar brodova je uređen odredbama čl. 113. – čl. 119. u Glavi 1., Dijela jedanaestog ZUPRS – detaljnije vid. D. Bolanča, „Sudar brodova (usporedba bosanskohercegovačkog i hrvatskog plovidbenog zakonodavstva)“, *Pravna riječ* 59/2019, 47–60.

¹² Zanimljivo je da za razliku od sudara brodova, ZUPRS u svojim odredbama više nigdje ne spominje kako se regulira odgovornost vlasnika broda i brodar za nuklearnu štetu.

U Republici Hrvatskoj Pomorski zakonik (dalje – PZRH)¹³ propisuje pomorsku plovidbu,¹⁴ dok Zakon o plovidbi i lukama unutarnjih voda (dalje – ZPLUVRH)¹⁵ uređuje unutarnju plovidbu.¹⁶ Zakonske odredbe PZ-a (Dio osmi – Pomorske nesreće, Glava IV. – Izvanugovorna odgovornost vlasnika broda i brodarica) odnose se na “*štetu koju iz izvanugovornog odnosa prouzroči brod osobama i stvarima izvan broda, te okolišu*” (808., st. 1.), a primjenjuju se na sve plovne objekte, bez obzira na veličinu i namjenu kojoj služi, te na hidroavion na vodi (čl. 809. PZRH). Tu spadaju odgovornost za smrt i tjelesne ozljede osoba u moru (čl. 810.), odgovornost za oštećenje stvari (čl. 811.), odgovornost za onečišćenje okoliša (čl. 812.), odgovornost za onečišćenje mora uljem koje se prevozi kao teret (čl. 813. – čl. 823.) i odgovornost za onečišćenje mora pogonskim uljem (čl. 823.a – čl. 823f). Međutim, navedena glava PZ se ne primjenjuje na sudar brodova i nuklearne štete (čl. 808., st. 2.), jer su ova dva slučaja regulirana posebnim propisima na drugom mjestu u PZ.¹⁷ ZPLUVRH kao centralni propis za unutarnju plovidbu ne sadrži niti jedan spomenuti slučaj izvanugovorne odgovornosti. Međutim, taj zakonski akt propisuje da se na pitanja koja nisu uređena ZPLUVRH, *na odgovarajući način primjenjuje PZ* (čl. 1., st. 2. ZPLUVRH). Dakle, ZPLUVRH za pitanja koja nisu uređena tim zakonom, jednom općenitom odredbom upućuje na odgovarajuću primjenu PZRH. To znači da se za ona pitanja koja nisu riješena ZPLUVRH, upućuje na analognu primjenu PZRH, koji onda horizontalno nadovezuje pomorske norme (*na odgovarajući način*) u unutarnju plovidbu.¹⁸ Stoga za unutarnju plovidbu vrijede ista pravila kao i za pomorsku plovidbu.

¹³ Vid. Pomorski zakon – PZRH, *Narodne novine Republike Hrvatske*, br. 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15 i 17/19.

¹⁴ *Pomorska plovidba* je plovidba koja se obavlja na moru i rijekama hrvatskoga jadranskog slijeva do granice do koje su one plovne s morske strane (PZRH, čl. 5, toč. 1.) – više o toj plovidbi, vid. D. Bolanča, *Hrvatsko plovidbeno upravno pravo*, Pravni fakultet, Split 2015, 11.

¹⁵ Vid. Zakon o plovidbi i lukama unutarnjih voda – ZPLUVRH, *Narodne novine Republike Hrvatske*, br. 109/07, 132/07, 51A/13 i 151/14.

¹⁶ *Unutarnja plovidba* je plovidba koja se obavlja na unutarnjim vodama, a to su rijeke, kanali i jezera, osim rijeka jadranskog slijeva u dijelu toka kojim se obavlja pomorska plovidba (ZPLUVRH, čl. 4, toč. 1 i 2.) – detaljnije vid. D. Bolanča, „Zakon o plovidbi i lukama unutarnjih voda Republike Hrvatske iz 2007. godine – osnovne značajke”, *Zbornik radova Harmonizacija građanskog prava u regionu* (ur. D. Marković-Bajalović), Pravni fakultet Univerziteta u Istočnom Sarajevu, Istočno Sarajevo 2013, 235–252.

¹⁷ Sudar brodova opisan je u odredbama PZ, čl. 748. – čl. 759, a nuklearna šteta (odgovornost poduzetnika nuklearnog broda) odredbama čl. 824. – čl. 840. Poblizje o tim vrstama izvanugovorne odgovornosti vid.: D. Bolanča, *Prometno pravo Republike Hrvatske*, Pravni fakultet, Split 2016, 224–225, P. Amižić Jelovčić, *Pomorski prijevoz nuklearnih stvari s posebnim osvrtom na odgovornost za nuklearnu štetu*, Pravni fakultet, Split 2010, 99–156.

¹⁸ Tako I. Grabovac, *Prijevoz stvari u unutarnjoj plovidbi u Hrvatskoj – de lege lata i de lege ferenda*, Književni krug, Split 2007, 12.

U ovom radu, autor se bavi pitanjem izvanugovorne odgovornosti za oštećenje (oštećene) stvari i onečišćenje (zagađivanje) okoliša (životne sredine) prouzrokovanih od strane broda (plovila). Ovaj slučaj izvanugovorne odgovornosti analizirat će se kroz spomenuta zakonska rješenja Republike Srpske i Republike Hrvatske.

2. ZAKONSKA RJEŠENJA ZUPRS IZ 2001. GODINE

U odredbi čl. 144. ZUPRS spominju se dva slučaja izvanugovorne odgovornosti za prouzrokovanu štetu: prvi se odnosi na oštećene stvari, a drugi na zagađivanje životne sredine.

2.1. Odgovornost za oštećene stvari

Brod odgovara za štetu koju nanese operativnim obalama, lukobranima, odnosno pristanišnim uređajima i postrojenjima, plutajućim objektima (balisažnim oznakama, plutačama za vez, podvodnim kablovima i cjevovodima i sl.) i drugim objektima u luci, odnosno pristaništu ili na vodi (čl. 144., st. 1.). Iz zakonske definicije jasno proizlazi da se pod stvarima smatraju fiksni (učvršćeni) objekti u luci odnosno pristaništu¹⁹ ili na vodi (operativne obale, lukobrani, uređaji, postrojenja, podvodni kablovi, cjevovodi), plutajući objekti, te drugi objekti²⁰ u luci ili na vodi.²¹ Stoga se materijalni sraz broda s obalom, plutačom, plutajućom stvari i sl. (dakle, s vanjskim fiksnim objektom koji nije brod ili s plutajućim objektom), s pravnog stajališta smatra *udarom broda* (engl. *allision of ship*)²² a ne sudarom brodova (engl. *collision of ship*).²³ Prvenstveno, šteta može biti prouzrokovana brodom,²⁴ a brod može biti

¹⁹ Luka odnosno pristanište je vodeni i sa vodom neposredno povezani kopneni prostor sa objektima namijenjenim za pristajanje, sidrenje i zaštitu plovnih objekata, kao i ukrcavanje i iskrcavanje putnika i robe (ZUPRS, čl. 27, st. 1). Dakle, izrazi luka i pristanište su sinonimi – više o tome, vid. D. Bolanča, „Pravni pojam luka i pristaništa u bosanskohercegovačkom plovidbenom zakonodavstvu“, *Zbornik radova Dvadeset godina Dejtonskog mirovnog sporazuma* (ur. Radomir V. Lukić), Pravni fakultet Univerziteta u Istočnom Sarajevu, Istočno Sarajevo 2017, 491–502.

²⁰ Vid. *infra* bilj. br. 54.

²¹ Zakonodavac je ovdje prihvatio pojam štete u njenom širem značenju – tako M. Trajković, *Pomorsko pravo*, Beograd 1997, 224.

²² O pravnom pojmu udara vid.: B. Jakaša, *Udar*, Pomorska enciklopedija, Jugoslavenski leksikografski zavod, Zagreb 1989, 653; B. Jakaša, *Sudar*, Pomorska enciklopedija, Jugoslavenski leksikografski zavod, Zagreb 1985, 584; I. Grabovac, „Odgovornost brodarica za štetne posljedice udara i osiguranje“, *Osiguranje i privreda* 1-2/ 1970, 26; I. Grabovac, *Udar*, Enciklopedija pojmovia pomorskog prava, Književni krug, Split 1991, 233; B. Ivošević, Č. Pejović, *Pomorsko pravo (uporednopravna studija)*, Pravni fakultet Univerziteta Union, Beograd 2019, 640.

²³ O sudaru brodova vid. *supra* fn. 11. i 17.

²⁴ *Brod unutrašnje plovidbe* je plovilo dužine trupa od 15 metara i više, širine trupa od 3 metra i više ili čija je ča istisnina 15 tona i više, ili osposobljeno za prevoz više od 12 putnika kao i tegljač odnosno potiskivač bez obzira na njegovu dužinu, širinu i istisninu (ZUPRS, čl. 5, st. 1, toč. 3.).

putnički,²⁵ teretni,²⁶ tegljač (potiskivač),²⁷ tegljenica,²⁸ potisnica,²⁹ i tanker.³⁰ Međutim, osim brodom, šteta može nastati i bilo kojim plovnim objektom³¹ bez obzira na njegovu veličinu i namjenu, kao i vazduhoplovom – hidroavionom na vodi (čl. 142, st. 1, ZUPRS). A u plovne objekte, osim brodova, spadaju čamci,³² jahte,³³ skele,³⁴ splavovi,³⁵ tehnički plovni objekti,³⁶ plovni bageri, plovne dizalice, plovne radionice, plovne platforme za istraživanja, eksploataciju, izvođenje radova na unutrašnjim vodama i slične ploveće naprave i ploveća postrojenja, kao i hidroavioni u plovidbi na unutrašnjim vodama (čl. 4, st. 3 ZUPRS). Dakle, šteta može nastati i upotrebom hidroaviona³⁷ (ali ne i druge vrste vazduhoplova),³⁸ ali samo ako je taj objekt na vodi. Nije relevantno, je li hidroavion u pokretu (u plovidbi tj. klizi po površini vode),³⁹

²⁵ *Putnički brod* je plovilo namijenjeno i osposobljeno za prijevoz putnika (ZUPRS, čl. 5, st. 1, toč. 8.)

²⁶ *Teretni brod* je brod koji je namijenjen za prijevoz tereta (ZUPRS, čl. 5, st. 1, toč. 7.).

²⁷ *Tegljač*, odnosno *potiskivač* je brod namijenjen za tegljenje, odnosno za potiskivanje drugih plovila (ZUPRS, čl. 5, st. 1, toč. 4.).

²⁸ *Tegljenica* je teretni brod bez vlastitog pogona, koji ima kormilarski uređaj (ZUPRS, čl. 5, st. 1, toč. 5.).

²⁹ *Potisnica* je teretni brod koji nema vlastiti pogonski uređaj i nema kormilarski uređaj (ZUPRS, čl. 5, st. 1, toč. 6.).

³⁰ *Tanker* je brod unutrašnje plovidbe namijenjen za prevoz tereta u tečnom odnosno plinovitom stanju (ZUPRS, čl. 5, st. 1, toč. 10.).

³¹ Više o plovnim objektima, vid. D. Bolanča, (2013a), 92. Zanimljivo je da ZUPRS u odredbi čl. 33, st. 1. navodi da *plovila* odgovaraju za štetu koju nanese operativnim obalama, lukobranima, lučkim, odnosno pristanišnim uređajima, objektima i postrojenjima u luci, odnosno pristaništu u skladu sa odredbom člana 144. Osim što odredbe čl. 144. imaju prioritet u primjeni, one su i mnogo šire od odredaba čl. 33., jer se ne odnose samo na plovila.

³² *Čamac unutrašnje plovidbe* je plovni objekat, osim tegljača i potiskivača bez obzira na njihovu dužinu, širinu i istisninu registrovan za plovidbu na unutrašnjim vodama ako mu je dužina trupa manja od 15 metara, širina trupa manja od tri metra ili najveća istisnina manja od 15 tona (ZUPRS, čl. 56, st. 1).

³³ *Jahta* je brod koji služi u neprivredne svrhe (za razonodu, sport, rekreaciju) ako je dužine trupa do 15 metara i više, širine trupa od tri metra i više ili čija je najveća istisnina 15 tona i više (ZUPRS, čl. 63, st. 1)

³⁴ *Skela* je plovni objekat namijenjen za prevoz lica i stvari sa jedne na drugu obalu unutrašnjih voda (ZUPRS, čl. 64, st. 1).

³⁵ *Splav* je plovni objekat sastavljen od uporedo vezanih greda i oblica drveta namenjenih za transport građe ili za turističke prevoze (ZUPRS, čl. 65, st. 1).

³⁶ ZUPRS ne sadrži definiciju tehničkog plovnog objekta.

³⁷ ZUPRS nam ne daje definiciju hidroaviona kao vazduhoplova (zrakoplova). Pod tim se podrazumijeva svaki vazduhoplov koji je konstruiran za plutanje na vodi.

³⁸ Ako bi se radilo o kopnenom vazduhoplovu koji se prisilno spustio na vodu i pluta, neće se primijeniti plovidbeno pravo.

³⁹ Hidroavion je objekt plovidbenog prava u pogledu pravnog instita udara za vrijeme dok plovi (pluta) na vodi, pri čemu se obuhvaća i njegovo kretanje prilikom spuštanja, neposredno

ili miruje. Nadalje, šteta može biti prouzrokovana i plutajućim objektom⁴⁰ (čl. 142., st. 1. ZUPRS), jer i plutajući objekt može također prouzročiti štetu luci i lučkim napravama (uređajima i postrojenjima).⁴¹ Konačno, i sraz dva plutajuća objekta smatra se udarom u kojem se može oštetiti stvar.

Za štetu nanесenu udarom odgovara brod,⁴² a pod odgovornošću broda podrazumijeva se *odgovornost vlasnika broda odnosno brodarka* (čl. 144., st. 3. ZUPRS).⁴³ Tko je vlasnik broda vidi se iz lista B uloška glavne knjige upisnika brodova (gdje se upisuje vlasnik broda) i broskog svjedochanstva (svjedodžbe) kao brodske (javne) isprave izdane na temelju upisnika.⁴⁴ S druge strane, brodarka je fizičko ili pravno lice koje je kao drđalac broda, nosilac plovidbenog poduhvata s tim što se pretpostavlja, dok se protivno ne dokađe da je brodarka lice koje je u Upisnik brodova upisano kao vlasnik broda (čl. 5., st. 1., toč. 15. ZUPRS). I brodarka se upisuje u list B uloška glavne knjige upisnika brodova.⁴⁵ Pod pojam brodarka (brodarka) spada i vlasnik hidroaviona, odnosno vlasnik plutajućeg objekta.⁴⁶ Međutim, brod (vlasnik broda ili brodarka) ne odgovara za štetu „... u meri u kojoj je šteta prouzrokovana krivicom pravnog lica koje upravlja lukom odnosno pristaništem, ili je odgovorno za stanje obale, lukobrana, uređaja i postrojenja“ (čl. 144., st. 2. ZUPRS).⁴⁷

prije dodirivanja površine vode, odnosno neposredno neposredno nakon uzlijetanja (dok se kreće u visinama), jer postoji mogućnost kontakta s nekim fiksnim objektom – tako B. Jakaša, *Sistem plovidbenog prava Jugoslavije, Četvrta knjiga (Plovidbene nezgode), 2. svezak (Sudar brodova, spašavanje, vađenje potonulih stvari, ostali slučajevi vanugovorne odgovornosti)*, Narodne novine, Zagreb 1990, 33.

⁴⁰ Plutajući objekti su plovila koja su namijenjena za plovidbu unutrašnjim vodama, stalno privezana ili položena na dio unutrašnjih voda kao što su: postrojenja i naprave na vodi, obalama i podzemlju unutrašnjih voda, pristani, pontoni, pontonski mostovi, plutajući hangari, plutajuće platforme, plutajuće radionice, plutajuća skladišta, plutajući restorani, stambene lađe, splavovi, kućice za odmor i rekreaciju, riječna i jezerska kupatila, vodenice, ribarske tikvare i slični plutajući objekti odnosno plutajuća postrojenja (ZUPRS, čl. 4, st. 4.).

⁴¹ Tako I. Grabovac, (1970), 30.

⁴² ZUPRS operira pojmom odgovornosti broda, ali to nipošto ne znači da se brod kao takav čini odgovornim, što je je u srpskom i hrvatskom pravu nemoguće, jer građanskoopravno može biti odgovorna samo fizička ili pravna osoba. Budući da brod nije pravna osoba, on ne može biti odgovoran. Stoga, kada se navodi brod, radi se u stvari o skraćenom načinu izražavanja, a pri tome se misli na osobe koje odgovaraju za udar.

⁴³ I odredba ZUPRS, čl. 3, st. 3. ističe da se pod odgovornošću *plovila* smatra odgovornost vlasnika plovila i brodarka (vidi *supra* fn. 30.)

⁴⁴ Detaljnije vid. D. Bolanča, „Brodske isprave i knjige u bosanskohercegovačkom plovidbenom zakonodavstvu“, *Pravna riječ* 40/2014, 404.

⁴⁵ *Ibid.*, 405.

⁴⁶ Plutajući objekti se upisuju u upisnik plutajućih objekata koji vodi kapetanija na čijem je području prebivalište vlasnika plutajućeg objekta (ZUPRS, čl. 68, st. 5 i 6, čl. 102, st. 1.) pa iz te javne knjige možemo saznati tko je vlasnik plutajućeg objekta – *ibid.*, 409.

⁴⁷ Odredba ZUPRS, čl. 33, st. 2. također propisuje da plovila ne odgovaraju za štetu nastalu udarom jedino „... u meri u kojoj je šteta prouzrokovana krivicom preduzeća ili drugog

Lukom (pristaništem) upravlja preduzeće ili drugo pravno lice (čl. 29., st. 1. ZUPRS), a njihova je dužnost da održavaju luku (pristanište) na način kojim se omogućava sigurno uplovljavanje, boravak i isplavlavanje plovila.⁴⁸ Iz ova dva navedena razloga za oslobođenje od odgovornosti, vidljivo je da je *objektivna (kauzalna) odgovornost* temelj odgovornosti vlasnika broda (brodara) kao štetnika za štetu nanесenu udarom.⁴⁹ Dakle, vlasnik broda (brodar) odgovara bez obzira na krivnju, na osnovu same činjenice da je udarom počinio štetu, pa ga čak i viša sila (*vis maior*) ne može osloboditi odgovornosti.

2.2. Odgovornost za zagađivanje životne sredine

Brod može prouzrokovati štete „... *izlivanjem ili izbacivanjem opasnih i štetnih materija za ljudsku okolinu (ulja, otpadnih tekućih goriva i njihovih mešavina, otpadnih voda, drugih otpadnih stvari i drugih sličnih predmeta)*“ (čl. 144., st. 4. ZUPRS). Zakonodavac izričito naglašava da se zakonske odredbe iz istoga člana 144. (st. 1. – st. 3.) koje se odnose na odgovornost za oštećene stvari, primjenjuju i na odgovornost za zagađivanje životne sredine (st. 4.). To znači da za štetu nastalu izlivanjem opasnih i štetnih materija u unutrašnjoj plovidbi odgovaraju vlasnik broda ili brodar na temelju objektivne (kauzalne) odgovornosti. Od te stroge odgovornosti, mogu se osloboditi samo u dva slučaja: 1. ako je šteta prouzrokovana krivnjom tijela koje upravlja lukom (pristaništem), 2. ako je šteta nastala zbog stanja obale, lukobrana, uređaja i postojenja za što je odgovorno tijelo koje upravlja lukom (pristaništem).

U odredbi čl. 144., st. 4. još je jedna zanimljivost, jer se propisana odgovornost za zagađivanje životne sredine primjenjuje „...*izuzetno od odredaba člana 145. ovoga zakona...*“. Odredbe čl. 145. ZUPRS reguliraju odgovornost za zagađivanje s broda izlivanjem ulja koje se prevozi kao teret (čl. 145. ZUPRS).⁵⁰ Za štetu koju prouzrokuje brod koji prevozi ulje⁵¹ kao rasuti teret izlivanjem ili izbacivanjem⁵² tog ulja, odgovara vlasnik broda ako ne dokaže da je do štete došlo zbog: 1. rata, neprijateljstava, građanskog rata, pobune ili prirodne pojave vanredne, neizbježne ili neotklonjive prirode, 2. radnje trećeg lica koje je svjesno djelovalo ili propustilo djelovati u namjeri

pravnog pravnog lica koje upravlja lukom, odnosno pristaništem ili stanjem operativne obale, lukobrana, lučkih odnosno pristanišnih uređaja, objekata i postrojenja u luci odnosno pristaništu”- vidi *supra* fn. 31. i fn. 43.

⁴⁸ O tome tko i kako upravlja lukom vid. D. Bolanča, (2017b), 498.

⁴⁹ Tako: B. Ivošević, Č. Pejović, 681; Trajković, 244; Grabovac, (1970), 30.

⁵⁰ Vid. D. Bolanča, (2017a), 29–30.

⁵¹ *Ulje* je svako postojano ulje, sirova nafta, teško dizel ulje, mazivo ulje, životinjska i biljna ulja i masti, bez obzira na to da li se prevozi brodom kao teret ili kao gorivo za pogon broda (ZUPRS, čl. 5, toč. 17.).

⁵² *Izlivanje (izlivanje)* je nehotimični ispušt štetnih materija, dok je *izbacivanje* njihov hotimični ispušt.

da nanese štetu (čl. 145., st. 1. ZUPRS). Dakle, za za ovu vrstu štete odgovara se bez obzira na krivnju tj. na temelju *objektivne (kauzalne) odgovornosti*, a odgovornost je usmjerena isključivo na *vlasnika broda* kao štetnika (čl. 145., st. 3.). On se može osloboditi od odgovornosti samo ako dokaže jedan od dva uzroka navedenih u zakonskim odredbama, a to su viša sila⁵³ ili činjenje (nečinjenje) treće osobe s namjerom prouzročenja štete. Međutim, vlasnik broda može biti oslobođen od odgovornosti i u trećem slučaju, ako dokaže da je oštećenik skrivio štetu. Naime, ako vlasnik broda dokaže da je šteta nastala u cjelini ili djelomično zato što je lice koje je pretrpjelo tu štetu djelovalo ili propustilo djelovati (u namjeri da prouzrokuje štetu ili iz krajnje nepažnje), onda vlasnik broda može biti u cjelini ili djelomično oslobođen svoje odgovornosti (čl. 145., st. 2. ZUPRS).

Usporedbom zakonskih rješenja iz odredaba čl. 144. i čl. 145. ZUPRS smatramo da za štetu nastalu izlivanjem i izbacivanjem opasnih i štetnih materija u unutrašnjoj plovidbi, bolje odgovaraju ona rješenja predviđena za štetu prouzročenu izlivanjem ili izbacivanjem ulja koje se prevozi kao rasuti teret. Po prirodi stvari, to su dva vrlo slična događaja zagađivanja životne sredine, pa bi i rješenja trebalo ujednačiti.

3. ZAKONSKA RJEŠENJA PZRH IZ 2005. GODINE

PZRH također poznaje spomenuta dva slučaja izvanugovorne odgovornosti za prouzrokovanu štetu, ali ih bitno razlikuje, pa ih regulira odvojenim zakonskim odredbama. To su odgovornost za oštećenje stvari (čl. 811.) i odgovornost za onečišćenje okoliša (čl. 812.).

3.1. Odgovornost za oštećenje stvari

Brod odgovara za štetu koju nanese operativnim obalama, lukobranima, lučkim uređajima i postrojenjima, plutajućim objektima (balisažnim oznakama, plutačama za vez, podvodnim kablovima i cjevovodima i sl.), te drugim objektima u luci ili na moru⁵⁴ (čl. 811., st. 1. PZRH). Dakle, i ovdje se radi

⁵³ Ako se vlasnik broda poziva na višu silu kao ekskulpacijski razlog, onda mora dokazati samo objektivne činjenice koje odnosnom događaju daju taj karakter, odnosno mora dokazati da konkretni uzrok štete predstavlja vanjski događaj s elementima nepredvidivosti i neotklonjivosti. Međutim, kod pozivanja na rat, neprijateljstva, građanski rat i pobune (a to su poimenično navedeni slučajevi više sile), bit će dovoljan dokaz postojanja odnosnog događaja, bez potrebe dokazivanja okolnosti koje bi mu davale značajke više sile – opširnije D. Bolanča, *Odgovornost brodarka za izuzete slučajeve*, Pravni fakultet, Split 1996, 55.

⁵⁴ „*Drugi objekti u luci ili na moru*“ su svi drugi pokretni objekti u moru koji nisu brodovi, odnosno nisu s njima izjednačeni objekti u moru, kao što su podrtine, ledene sante, gromade zemlje, kompaktno raslinje, razni balvani, stvari izbačene s broda i sl. – tako H. Kačić, *Naknada štete u slučaju sudara pomorskih brodova*, Jugoslavenska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb 1968, 30.

o udaru broda⁵⁵ s nekim fiksnim objektom, plutajućim li drugim objektom u luci,⁵⁶ ili na moru (izvan luke). Zakonske odredbe o udaru broda primjenjuju se na brod,⁵⁷ ali i na sve plovne objekte,⁵⁸ bez obzira na veličinu i namjenu kojoj služe, te na hidroavion na vodi⁵⁹ (čl. 809. PZRH). Odredba čl. 809. spada u zajedničke odredbe za sve slučajeve izvanugovorne odgovornosti, ali iz posebne odredbe čl. 809., st. 2. PZRH, također možemo zaključiti da navedenu štetu udarom mogu odgovarati jahta⁶⁰ odnosno brodica.⁶¹

⁵⁵ Vidi *supra* bilj. br. 20.

⁵⁶ Luka jest morska luka, tj. morski i s morem neposredno povezani kopneni prostor s izgrađenim i neizgrađenim obalama, lukobranima, uređajima, postrojenjima i drugim objektima namijenjenim za pristajanje, sidrenje i zaštitu brodova, jahti i brodica, za ukrcaj i iskrcaj putnika i robe, uskladištenje i drugo manipuliranje robom, proizvodnju, oplemenjivanje i doradu robe te ostale gospodarske djelatnosti koje su s tim djelatnostima u međusobnoj ekonomskoj, prometnoj ili tehnološkoj vezi (PZRH, čl. 5, toč. 18.) – detaljnije o morskim luka vid. D. Bolanča, *Pravni status morskih luka kao pomorskog dobra u Republici Hrvatskoj*, Pravni fakultet, Split 2003, 249–283.

⁵⁷ *Brod* (osim ratnog broda) jest plovni objekt namijenjen za plovidbu morem, čija je duljina trupa veća od 15 metara, ili je ovlašten prevoziti više od 12 putnika. Brod može biti putnički, teretni, tehnički plovni objekt, ribarski, javni ili znanstvenoistraživački (PZRH, čl. 5, toč. 2.). *Putnički brod* jest brod na mehanički pogon koji je ovlašten prevoziti više od 12 putnika (PZRH, čl. 5, toč. 39). *Teretni brod* jest brod namijenjen za prijevoz tereta s mehaničkim porivom ili bez njega (PZRH, čl. 5, toč. 56.). *Tehnički plovni objekt* jest brod, sa ili bez mehaničkog poriva koji je namijenjen za obavljanje tehničkih radova (bager, dizalica, jaružalo, pokretni odobalni objekt za istraživanje i eksploataciju podmorja i sl.) – PZRH, čl. 5, toč. 55.). *Ribarski brod* jest brod s mehaničkim porivom namijenjen i opremljen za ulov ribe i drugih živih bića iz mora ili na morskom dnu, čija je duljina veća od 15 metara (PZRH čl. 5, toč. 42.). *Javni brod* jest brod, osim ratnog broda, namijenjen i opremljen za obavljanje djelatnosti od općeg interesa države, a čiji je vlasnik, odnosno brodar država ili neko drugo tijelo ovlašteno od države (npr. policijski brod, brod lučke kapetanije, brod Obalne straže i sl.) i koji služi isključivo u negospodarske svrhe (PZRH, čl. 5, toč. 14.). *Znanstvenoistraživački brod* jest brod, namijenjen isključivo za znanstvena ili tehnološka istraživanja ili iskorištavanje mora, morskog dna ili njegova podzemlja, opremljen opremom i uređajima za tu namjenu, kao i smještajem za posebno osoblje (PZRH, čl. 5, toč. 62.).

⁵⁸ *Plovni objekt* jest pomorski objekt namijenjen za plovidbu morem, a može biti brod, ratni brod, podmornica, jahta ili brodica (PZRH, čl. 5, toč. 27.) – o vrstama plovnih objekata vidi D. Bolanča, (2015), 81–2.

⁵⁹ PZRH ne definira što je hidroavion na vodi. Njegovu definiciju nalazimo u Pravilniku o aerodromima, (*Narodne novine Republike Hrvatske*, br. 35/11.) po kojoj je to vrsta zrakoplova s ugrađenim aerodinamički oblikovanim plovcima umjesto podvozja s kotačima (čl. 2, st. 1, toč. 14.). Za ovaj slučaj štete bitno je da se hidroavion nalazi (kreće) na površini mora, jer se tek tada treira kao plovni objekt.

⁶⁰ *Jahta* jest plovni objekt za sport i razonodu, neovisno koristi li se za osobne potrebe ili za gospodarsku djelatnost, a čija je duljina veća od 15 metara i koji je namijenjen za duži boravak na moru, te koji je pored posade ovlašten prevoziti do 12 putnika (PZRH, čl. 5, toč. 13.).

⁶¹ *Brodica* jest plovni objekt namijenjen za plovidbu morem koji je ovlašten prevoziti najviše 12 putnika, čija je duljina trupa veća od 2,5 metra, a manja ili jednaka 15 metara ili ukupne snage porivnih uređaja veća od 5 kW (PZRH, čl. 5, toč. 7.).

Pod odgovornošću broda razumijeva se odgovornost *vlasnika broda*⁶² odnosno *brodara*⁶³ (čl. 811., st. 3.), dok za štetu koju prouzroči jahta ili brodica, odgovaraju *vlasnik*⁶⁴ i *korisnik*⁶⁵ *jahte ili brodice*, te *najmoprimac*⁶⁶ *jahte ili brodice* dane u najam bez posade (čl. 811., st. 4.). Nije rečeno je li odgovornost navedenih osoba solidarna. Međutim, nabrojane odgovorne osobe neće odgovarati za štetu “u mjeri u kojoj je šteta prouzročena krivnjom trgovačkog društva ili tijela koje upravlja lukom ili stanjem obale, lukobrana, uređaja i postrojenja” (čl. 811., st. 2. PZRH). Temelj odgovornosti je *objektivna (kauzalna) odgovornost*, a razlog oslobođenja od odgovornosti može biti krivnja lučke uprave (u lukama otvorenim za javni promet) ili ovlaštenika koncesije (u lukama posebne namjene) kao osoba koje upravljaju lukom odnosno samo stanje obale, lukobrana, uređaja i postrojenja (za njihovo stanje odgovaraju one osobe koje se moraju brinuti da budu u dobrom i sigurnom stanju za plovidbu i upotrebu luke).⁶⁷

3.2. Odgovornost za onečišćenje okoliša

Prema odredbi čl. 812., st. 1. PZRH, na štete koje prouzroči brod izlivanja-
njem ili izbacivanjem⁶⁸ drugih onečišćujućih tvari u more⁶⁹ (opasne i štetne tvari,

⁶² Vlasnik broda je ovlaštenik prava vlasništva na brodu i ima među ostalim, pravo *posjedovanja* (lat. *possidere*), *uporabe* (lat. *uti*), *korištenja* (lat. *frui*) i raspolaganja (lat. *abuti*). Njegova su prava pune privatne pravne vlasti ograničena samo zakonom ili pravima neke druge osobe na tom brodu. Vlasnik broda upisuje se u upisnik brodova u list B (PZRH, čl. 200, st. 1) – pobliže D. Bolanča, (2016), 103.

⁶³ Brodar jest fizička ili pravna osoba koja je kao posjednik broda nositelj plovidbenog pothvata, s tim što se pretpostavlja, dok se ne dokaže protivno, da je brodar osoba koja je u upisnik brodova upisana kao vlasnik broda (PZRH, čl. 5, toč. 32.) – pobliže *ibid*, 185.

⁶⁴ *Vlasnik jahte* je osoba upisana u listu B uloška glavne knjige upisnika jahti, dok je *vlasnik brodice* osoba upisana u listu B uloška očevidnika (evidencije) brodica (knjige brodica), *ibid*, 106–111.

⁶⁵ *Korisnik jahte, odnosno brodice* jest fizička ili pravna osoba koja drži jahtu, odnosno brodicu u posjedu kao vlasnik ili temeljem ugovora o zakupu ili ugovora o leasingu, s tim što se pretpostavlja, dok se ne dokaže suprotno, da je korisnik jahte, odnosno brodice osoba koja je u upisniku brodova upisana kao vlasnik. Na korisnika jahte, odnosno brodice na odgovarajući se način primjenjuju odredbe ovoga Zakonika o brodaru (PZRH, čl. 5, toč. 17.).

⁶⁶ *Najmoprimac* je osoba koja je s najmodavcem sklopila ugovor o najmu jahte i brodice. Ugovor o najmu jahte i brodice jest ugovor kojim se najmodavac obvezuje predati jahtu ili brodicu najmoprimcu na uporabu, a najmoprimac se obvezuje da mu za to plati određenu najamninu (PZRH, čl. 673.a, st. 1.). Za vrijeme dok se jahta ili brodica predana u najam bez posade nalazi u posjedu najmoprimca, uz korisnika i vlasnika jahte (brodice) zakonsku odgovornost u vezi s njenom uporabom snosi i najmoprimac (PZRH, čl. 673.č, st. 4.). Stoga, u ovom slučaju najmoprimac jahte (brodice) odgovara i za štetne posljedice udara.

⁶⁷ Detaljnije D. Bolanča, (2016), 231.

⁶⁸ Što predstavljaju pojmovi izlivanja i izbacivanja vid. *supra* fn. 52.

⁶⁹ Šteta zbog onečišćenja je svaki gubitak ili šteta nastala zbog onečišćenja izvan broda zbog otjecanja ili izbacivanja onečišćujućih tvari s broda ma gdje se to otjecanje ili izbacivanje dogodilo, ako je iznos naknade za onečišćenje okoliša, ne računajući gubitak dobiti zbog

zauljene vode, otpadne vode) *odgovaraju vlasnik broda i brodar* ako ne dokažu da je izlivanje ili izbacivanje onečišćujućih tvari: a) posljedica rata, neprijateljstva, građanskog rata, pobune ili prirodne pojave izvanrednoga, neizbježnog ili neotklonjivog karaktera; b) proistječe u potpunosti iz činjenice što je treća osoba svjesno djelovala ili propustila djelovati u namjeri da nanese štetu, ili c) u potpunosti proistječe iz radnje ili propusta bilo koje države ili drugog tijela odgovornog za održavanje svjetionika ili drugih sredstava za pomoć plovidbi u obavljanju te funkcije. Ako vlasnik broda ili brodar dokaže da je šteta nastala u potpunosti ili djelomično zato što je osoba koja je pretrpjela tu štetu djelovala ili propustila djelovati u namjeri da prouzroči štetu, ili iz krajnje nepažnje te osobe, on može biti u potpunosti ili djelomično oslobođen svoje odgovornosti prema spomenutoj osobi (čl. 812., st. 2.). Dakle, za ovu vrstu štete odgovaraju vlasnik broda i brodar na temelju *objektivne (kauzalne) odgovornosti*, ali se mogu osloboditi odgovornosti u slučaju: 1. više sile, 2. namjere treće osobe da prouzroči štetu, 3. radnje ili propusta države ili tijela koje se brine za održavanje objekata sigurnosti plovidbe⁷⁰ i 4. kvalificirane krivnje oštećenika. Ista su zakonska rješenja predviđena za situaciju kada jahta ili brodice prouzrokuju onečišćenje iz stavka 1. (čl. 812., st. 5. i st. 6. PZRH), pa objektivno odgovaraju *vlasnik⁷¹ i korisnik⁷²* jahte ili brodice, te *najmoprimac⁷³* jahte ili brodice dane u najam bez posade.

Odredbe čl. 812. PZRH ne primjenjuju se na štete iz čl. 814. PZRH u kojem se govori o *odgovornosti za onečišćenje⁷⁴ mora uljem koje se prevozi kao teret. Za štetu koju prouzroči brod⁷⁵ koji prevozi ulje⁷⁶ kao rasuti teret* takvog onečišćenja, ograničen na troškove razumnih mjera koje su stvarno poduzete ili se trebaju poduzeti za ponovno uspostavljanje stanja prije nastale štete, kao i troškove zaštitnih mjera i bilo kojeg gubitka ili štete prouzročene zaštitnim mjerama (PZRH, čl. 812, st. 3.).

⁷⁰ U Republici Hrvatskoj trgovačko društvo Plovput d.o.o. iz Splita brine se za održavanje objekata sigurnosti plovidbe, a to su objekti pomorske signalizacije, obalne radijske postaje i drugi objekti sigurnosti plovidbe – vid. D. Bolanča, (2016), 12–15.

⁷¹ Vid. *supra* fn. 64.

⁷² Vid. *supra* fn. 65.

⁷³ Vid. *supra* fn. 66.

⁷⁴ Šteta zbog onečišćenja označuje: a) svaki gubitak ili štetu nastalu uslijed onečišćenja izvan broda zbog otjecanja ili izbacivanja ulja s broda ma gdje se to otjecanje ili izbacivanje dogodilo, ako je iznos naknade za onečišćenje okoliša ne računajući gubitak dobiti uslijed takvog onečišćenja ograničen na troškove razumnih mjera koje su stvarno poduzete ili se imaju poduzeti za ponovno uspostavljanje stanja prije nastale štete, b) troškove zaštitnih mjera i bilo kojeg gubitka ili štete prouzročene ovim mjerama (PZRH, čl. 813, st. 1, toč. 3.).

⁷⁵ Brod označuje svaki brod ili plovilo bilo koje vrste konstruirano ili prilagođeno za prijevoz ulja u rasutom stanju kao teret, s tim da se brod sposoban za prijevoz ulja ili drugih tereta smatra brodom samo ako stvarno prevozi ulje u rasutom stanju kao teret i za vrijeme bilo kojeg putovanja koje slijedi nakon takvoga prijevoza, osim ako se dokaže da na njemu nema ostataka od toga prijevoza ulja kao rasutoga tereta (PZRH, čl. 813, st. 1, toč. 1.).

⁷⁶ Ulje označuje sva postojana ugljikovodikova mineralna ulja kao što su sirova nafta, gorivo ulje, teško dizelsko ulje i ulje za podmazivanje, bez obzira da li se prevozi kao teret ili kao njegovo pogonsko gorivo (PZRH, čl. 813, st. 1, toč. 2.).

izlijevanjem ili izbacivanjem tog ulja *odgovara vlasnik*⁷⁷ broda prema načelu *objektivne (kauzalne) odgovornosti*, osim ako ne dokaže da je izlijevanje, odnosno izbacivanje ulja: a) posljedica rata, neprijateljstva, građanskog rata, pobune ili prirodne pojave izvanrednoga, neizbježnog ili neotklonjivog karaktera, b) proistječe u potpunosti iz činjenice što je treća osoba svjesno djelovala ili propustila djelovati u namjeri da nanese štetu, ili c) u potpunosti proistječe iz radnje ili propusta bilo koje države ili drugog tijela odgovornog za održavanje svjetionika ili drugih sredstava za pomoć plovidbi u obavljanju te funkcije. Ako vlasnik broda dokaže da je šteta nastala u potpunosti ili djelomično zato što je osoba koja je pretrpjela tu štetu djelovala ili propustila djelovati u namjeri da prouzroči štetu, ili iz krajnje nepažnje te osobe, on može biti u potpunosti ili djelomično oslobođen svoje odgovornosti prema spomenutoj osobi (čl. 814., st. 2. PZ-a). Kod ove vrste izvanugovorne odgovornosti, PZRH je slijedio rješenja *Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja uljem* (engl. *International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage*) iz 1992. god. (tzv. CLC '92.),⁷⁸

Odredbe čl. 812. PZRH također se ne primjenjuju na štete iz čl. 823.b PZRH, koji se bavi *odgovornošću za onečišćenje*⁷⁹ mora pogonskim uljem. Za štetu koju prouzroči brod⁸⁰ istjecanjem ili izbacivanjem pogonskog ulja⁸¹ *odgovara vlasnik broda*⁸² ako ne dokaže da je istjecanje ili izbacivanje po-

⁷⁷ Vid. *supra* fn. 62.

⁷⁸ Konvencija je na snazi u Republici Hrvatskoj od dana 12. siječnja 1999. god. (vid. *Narodne novine Republike Hrvatske – Međunarodni ugovori*, br. 2/97 i 3/99), izmijenjena je *Protokolom iz 2003. god.* koji je za Republiku Hrvatsku stupio na snagu dana 17. svibnja 2006. god. (*Narodne novine Republike Hrvatske – Međunarodni ugovori*, br. 3/06.) – poblizje D. Čorić, *Međunarodni sustav odgovornosti i naknade štete zbog onečišćenja mora uljem*, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb 2002, 9–118, I. Grabovac, *Suvremeno hrvatsko pomorsko pravo i Pomorski zakonik*, Književni krug, Split 2007, 237–243.

⁷⁹ *Šteta zbog onečišćenja* znači: a) gubitak ili štetu nastalu izvan broda zbog onečišćenja uslijed istjecanja ili ispuštanja pogonskog ulja s broda, bilo gdje se to istjecanje ili ispuštanje dogodilo, pod uvjetom da je iznos naknade za onečišćenje okoliša, ne računajući gubitak dobiti uslijed takvoga onečišćenja, ograničen na troškove razumnih mjera koje su stvarno poduzete ili se imaju poduzeti za ponovno uspostavljanje stanja prije nastale štete; i b) troškove zaštitnih mjera i bilo kojeg gubitka ili štete prouzročene ovim mjerama (PZRH, čl. 823.a, toč. 6.).

⁸⁰ *Brod* označuje svaki plovni objekt bilo koje vrste (PZRH čl. 823.a, toč. 1.).

⁸¹ *Pogonsko ulje* znači sva ugljikovodikova mineralna ulja, uključujući i ulje za podmazivanje, koja se koriste ili se imaju namjeru koristiti za rad ili pogon broda, kao i ostatke tog ulja (PZRH, čl. 823.a, toč. 3.).

⁸² *Vlasnik broda* označava vlasnika broda, brodarku, zakupoprimalca i poslovođu broda (PZRH, čl. 823.a, toč. 2.) – za vlasnika broda i brodarku vid. *supra* bilj. br. 62. i br. 63. *Zakupoprimalac* je osoba koja sklapa ugovor o zakupu broda sa zakupodavateljem (brodovlasnikom), a tim se ugovorom zakupodavatelj obvezuje zakupoprimalcu dati određeni brod na uporabu radi obavljanja plovidbene djelatnosti, a zakupoprimalac se obvezuje plaćati zakupninu (PZRH, čl. 658.). *Poslovođa broda* jest fizička ili pravna osoba koja upravlja poslovanjem ili tehničkim održavanjem broda ili popunjavanjem broda posadom (PZRH, čl. ..,

gonskog ulja: a) posljedica rata, neprijateljstava, građanskog rata, pobune ili prirodne pojave izvanrednog, neizbježnog ili neotklonjivog karaktera, b) proistječe u potpunosti radnjom ili propustom treće osobe učinjenima u namjeri da se prouzroči šteta, ili c) u potpunosti prouzročena nemarom ili drugom štetnom radnjom bilo koje države ili drugoga tijela odgovornoga za održavanje svjetionika ili drugih navigacijskih pomagala u obavljanju te funkcije (čl. 823.b, st. 1. PZRH). Dakle, i ovdje je u pitanju *objektivna (kauzalna) odgovornost*. Opisana zakonska rješenja su u skladu sa *Međunarodnom konvencijom o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja pogonskim uljem* (engl. *International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage*) iz 2001. god. (tzv. BUNKER konvencija ‘01.).⁸³

4. ZAKONSKA RJEŠENJA ZPLUVRH IZ 2007. GODINE

ZPLUVRH kao centralni propis za unutarnju plovidbu ne sadrži niti jedan slučaj izvanugovorne odgovornosti, pa se na slučajeve odgovornosti za oštećenje stvari (pravne posljedice udara)⁸⁴ i na slučajeve onečišćenja okoliša,⁸⁵ na odgovarajući način primjenjuju odredbe čl. 811. i čl. 812. PZRH. Naime, kao što je već navedeno, ZPLUVRH za pitanja koja nisu uređena tim zakonom, jednom općenitom odredbom upućuje na odgovarajuću primjenu odredaba PZRH (čl. 1., st. 2. ZPLUVRH).

Differentia specifica je u tome što zakonski akt za unutarnju plovidbu sadrži različite definicije u odnosu na pomorsku plovidbu. Tako šteta zbog udara u fiksni ili plutajući objekt⁸⁶ ili šteta zbog onečišćenja okoliša, može nastati plovilom. A plovilo⁸⁷ je svaki objekt unutarnje plovidbe namijenjen za plovidbu (čl. 4., toč. 5. ZPLUVRH). Plovilo može biti vojno⁸⁸ toč. 34.). Kada je riječ o jahti ili brodici, onda vlasnik broda znači vlasnika i korisnika jahte odnosno brodice, te najmoprimca jahte ili brodice dane u najam bez posade (vidi *supra* fn. 64, fn. 65. i fn. 66.).

⁸³ Stupila je na snagu dana 21. studenog 2008. god., a od tada važi i u Republici Hrvatskoj koja je prethodno donijela Zakon o potvrđivanju te konvencije, *Narodne novine Republike Hrvatske – Međunarodni ugovori*, br. 9/06; vid.: I. Grabovac, „Značenje Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti u slučaju štete od onečišćenja brodskim gorivom, 2001”, *Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci* 2/2002, 21–27; A. Bravar, *Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja brodskim pogonskim gorivom (Bunker konvencija)*, Zgombić & Partneri, Zagreb 2007, 3–176.

⁸⁴ Vid. *supra* 3a.

⁸⁵ Vid. *supra* 3b.

⁸⁶ *Plutajući objekt* je svaka plutajuća konstrukcija koja, u pravilu, nije namijenjena za pomicanje, kao što je pristan, gat, bazen, kućica na vodi, stambena lađa, pontonski most, pontonska marina, plutajući ugostiteljski objekt, plutajući dok i sl. (ZPLUVRH, čl. 4, toč. 15.).

⁸⁷ O plovilima vid. D. Bolanča, (2015), 125–126.

⁸⁸ *Vojno plovilo* je plovilo koje je pod zapovjedništvom oružanih snaga i čija je posada podvrgnuta vojnoj disciplini (ZPLUVRH, čl. 4, toč. 8.).

i javno⁸⁹ (kriterij ovlasti države u pogledu plovila), motorno⁹⁰ i nuklearno⁹¹ (kriterij pogona), teretno⁹² i plovilo u gradnji.⁹³ Nadalje, razlikuje se domaće plovilo,⁹⁴ strano plovilo⁹⁵ i EU plovilo⁹⁶ (kriterij državne pripadnosti). Zakonodavac u plovila uključuje brodove, čamce, skele i plutajuća postrojenja (čl. 4., toč. 5. ZPLUV-a). Dakle, prema ZPLUVRH plovilo je širi pojam od broda. *Brod* je plovilo namijenjeno isključivo ili pretežno za plovidbu unutarnjim plovnim putovima, duljine (L) 20 metara ili više; plovilo čiji je umnožak duljine (L), širine (B) i gaza (T) zapremina od 100 m³ ili više, plovilo namijenjeno za prijevoz više od 12 putnika; tegljač;⁹⁷ potiskivač;⁹⁸ plovilo namijenjeno za pokretanje bočnog sastava⁹⁹ koji se ne sastoji isključivo od čamaca bez obzira na njihovu duljinu, širinu i zapreminu (čl. 4., toč. 6. ZPLUV-a). U zakonskom tekstu se još spominju putnički brod¹⁰⁰ i brzi

⁸⁹ *Javno plovilo* je plovilo namijenjeno za obavljanje djelatnosti od općeg interesa države, čiji je vlasnik odnosno brodar država ili neko drugo od države ovlašteno tijelo i koje služi isključivo u negospodarske svrhe (npr. Plovila policije, lučke kapetanije, carine, lučke uprave, Agencije za vodne putove i sl.) osim vojnog plovila (ZPLUVRH, čl. 4, toč. 9.).

⁹⁰ *Motorno plovilo* je plovilo na vlastiti motorni pogon, osim onih plovila čiji se motori koriste samo zbog obavljanja manjih premještanja (u likama ili na mjestima utovara ili istovara) ili zbog povećanja mogućnosti manevriranja plovila ako ih se tegli ili potiskuje (ZPLUVRH, čl. 4, toč. 10.).

⁹¹ *Nuklearno plovilo* je plovilo opremljeno uređajem na nuklearni pogon (ZPLUVRH, čl. 4, toč. 11.).

⁹² *Teretno plovilo* je plovilo namijenjeno za prijevoz tereta (ZPLUVRH, čl. 4, toč. 14.).

⁹³ *Plovilo u gradnji* je plovilo koje se gradi od trenutka polaganja kobilice ili sličnog postupka gradnje, do trenutka upisa u upisnik plovila (ZPLUVRH, čl. 4, toč. 29.).

⁹⁴ *Domaće plovilo* je plovilo koje ima hrvatsku državnu pripadnost i upisano je u jedan od hrvatskih upisnika plovila (ZPLUVRH, čl. 4, toč. 26.).

⁹⁵ *Strano plovilo* je plovilo koje ima državnu pripadnost države koja nije država članica Europske unije i namjenu prema propisima dotične države (ZPLUVRH, čl. 4, toč. 27.).

⁹⁶ *EU plovilo* je plovilo koje ima državnu pripadnost jedne od država članica Europske unije i namjenu prema propisima dotične države (ZPLUVRH, čl. 4, toč. 28.).

⁹⁷ *Tegljač* je brod posebno konstruiran i opremljen za pokretanje tegljenog sastava (ZPLUV, čl. 4, toč. 20.). *Tegljeni sastav* je svaka skupina sastavljena od jednog ili više plovila, plutajućih objekata ili plutajućih tijela koje tegli jedno ili više motornih plovila, pri čemu motorna plovila čine dio sastava i nazivaju se tegljačima (ZPLUVRH, čl. 4, toč. 23.).

⁹⁸ *Potiskivač* je brod posebno konstruiran i opremljen za pokretanje potiskivanog sastava (čl. 4., toč. 21. ZPLUV-a). *Potiskivani sastav* je čvrsto povezana skupina sastavljena od plovila, plutajućih tijela ili plutajućih objekata od kojih je najmanje jedno postavljeno ispred motornog plovila koje pokreće sastav, a koje se naziva potiskivač. Sastav formiran od potiskivača i potiskivanih objekata čiji spoj omogućava kontrolirani i djelomični otklon (zakret) objekata od smjera kretanja potiskivača, također se smatra čvrstim je brod posebno konstruiran i opremljen za pokretanje tegljenog sastava (ZPLUVRH, čl. 4, toč. 22.).

⁹⁹ *Bočni sastav* je skupina plovila izvezanih bokom uz bok od kojih se nijedno ne nalazi ispred motornog plovila koje pokreće sastav (ZPLUVRH, čl. 4, toč. 24.).

¹⁰⁰ *Putnički brod* je izletnički brod ili brod s kabinama, izgrađen i opremljen za prijevoz više od 12 putnika (ZPLUVRH, čl. 4, toč. 12.).

brod.¹⁰¹ Čamac je plovilo namijenjeno za plovidbu unutarnjim vodama, koje nije brod, plutajuće postrojenje ili skela, a čija je duljina veća od 2,5 metara ili ukupne snage porivnih strojeva veće od 5 kW (čl. 4., toč. 17. ZPLUV-a). Skela je plovilo namijenjeno prijevozu osoba i stvari s jedne na drugu obalu unutarnjih voda i koja je kao takva klasificirana od strane nadležnog tijela. Plovila koja obavljaju takav prijevoz i koja ne plove slobodno moraju se u svakom slučaju klasificirati kao skele (čl. 4., toč. 19. ZPLUV-a).¹⁰² Plutajuće postrojenje je plutajuća konstrukcija koja nosi radni uređaj za obavljanje radova na unutarnjim vodama kao što su dizalica, elevator, oprema za jaružanje, stroj za zabijanje stupova (piona, talpi i sl.) – čl. 4., toč. 7. ZPLUVRH. Nije važna veličina i namjena plovila, a taj pojam supsumira i hidroavion na vodi. Jasno, ovdje se primjenjuju definicije ZPLUVRH koje se odnose na vlasnika plovila¹⁰³ i brodar (kao odgovorne osobe za štetu),¹⁰⁴ i luke¹⁰⁵ kao stvari koje mogu biti oštećene udarom ili onečišćene različitim opasnim i štetnim tvarima.

5. ZAKLJUČAK

Među osnovne rizike koji su svojstveni plovidbenom prijevozu odnosno koji direktno ili indirektno proistječu iz plovidbenog pothvata, ubraja se i udar kao materijalni sraz broda s fiksnim ili kopnenim objektom (bitan je nasilno dodir broda s objektom koji se ne smatra brodom). Želeći pružiti efikasnu zaštitu lukama (pristaništima) odnosno lučkim napravama i postrojenjima, kao objektima koji po svojoj funkciji služe za opću upotrebu, Republika Srpska (ZUPRS) i Re-

¹⁰¹ *Brzi brod* je motorno plovilo, izuzevši čamac, koje može postići brzinu preko 40 km/h u odnosu na vodu (ZPLUVRH, čl. 4, toč. 13.).

¹⁰² *Skelski prijelaz* je dio unutarnjih voda s na suprotnim stranama izgrađenim i uređenim prilaznim putovima opremljen za sigurno prilaženje, ukrcaj i iskrcaj osoba, životinja i stvari koje se prevoze skelom (ZPLUVRH, čl. 4, toč. 18.). Skelski prijelaz se može otvoriti radi prometnog povezivanja susjednih obala na najkraćoj mogućoj trasi (ZPLUVRH, čl. 16, st. 1.). Građenje skelskog prijelaza provodi se sukladno propisima o prostornom uređenju, građenju i vodama (ZPLUVRH, čl. 16, st. 2.). Ministarstvo za unutarnju plovidbu donosi rješenje o otvaranju skelskog prijelaza na zahtjev investitora (ZPLUVRH, čl. 16, st. 3.), te donosi rješenje o njegovom zatvaranju na zahtjev korisnika skelskog prijelaza (ZPLUVRH, čl. 16, st. 4.).

¹⁰³ *Vlasnik plovila* je osoba koja je kao vlasnik upisana u odgovarajući upisnik, odnosno očevidnik plovila (ZPLUVRH, čl. 4, toč. 32.).

¹⁰⁴ *Brodar* je svaka osoba koja je kao posjednik plovila nositelj plovidbenog pothvata, s tim da se pretpostavlja, dok se ne dokaže protivno, da je brodar osoba koja je u odgovarajući upisnik upisana kao vlasnik plovila (ZPLUV, čl. 4., toč. 33.). Brodar se također upisuje u list B uloška glavne knjige upisnika plovila (ZPLUVRH čl. 93.).

¹⁰⁵ *Luka* je dio vodnog puta i s njim neposredno povezani kopneni prostor koji je namijenjen i opremljen za pristajanje, sidrenje i zaštitu plovila, ukrcaj, iskrcaj i skladištenje robe ili ukrcaj i iskrcaj putnika, u kojoj se obavljaju različite komplementarne djelatnosti koje su s robom ili s plovidlom u neposrednoj ekonomskoj, prometnoj i tehnološkoj vezi (ZPLUVRH, čl. 4, toč. 31.) – detaljnije vid. D. Bolanča, „Luke unutarnjih voda u Republici Hrvatskoj”, *Pravna riječ* 32/2012, 147–164.

publika Hrvatska (PZRH, ZPLUV) propisale su odgovornost na temelju strogo načela kauzaliteta sa dva razloga oslobođenja od odgovornosti (u koje ne spada viša sila). Kao odgovorne osobe predviđene su vlasnik broda i brodar, te u Hrvatskoj još vlasnik i korisnik jahte ili brodice, odnosno najmoprimac jahte ili brodice. Njihova odgovornost nije solidarna. Pri tome se pojmu brod daje šire značenje, jer pod slučaj oštećenja stvari zbog udara spada svaki plovni ili plutajući objekt bez obzira na njegovu veličinu i namjenu, kao i hidroavion na vodi. Opisana načela odgovornosti, ZUPRS predviđa i u slučaju odgovornosti za zagađivanje životne sredine tj. za štetu nastalu izlivanjem i izbacivanjem opasnih i štetnih materija u unutrašnjoj plovidbi. Nasuprot tome, hrvatski zakonodavac u slučaju onečišćenja izlivanjem ili izbacivanjem različitih onečišćujućih tvari u more (vodu), predviđa ista ili slična rješenja kao kod slučajeva onečišćenja okoliša uljem koje se prevozi kao teret odnosno onečišćenja okoliša pogonskim uljem. To znači da se objektivna (kauzalna) odgovornost za štetu fokusira prvenstveno na vlasnika broda, a izuzetno i na brodar, a oni imaju na raspolaganju tri mogućnosti oslobođenja od odgovornosti (uključujući i višu silu). Smatramo da je ovo zadnje zakonodavno rješenje suvremenije, bolje i praktičnije.

LISTA REFERENCI

Bibliografske reference

1. Amižić-Jelovčić, Petra, *Pomorski prijevoz nuklearnih tvari s posebnim osvrtom na odgovornost za nuklearnu štetu*, Pravni fakultet, Split 2010;
2. Bolanča, Dragan, „Upisnici (registri) plovila u bosanskohercegovačkom plovidbenom zakonodavstvu”, *Pravna riječ* 36/ 2013;
3. Bolanča Dragan, „Stvarna prava na brodu (usporedba hrvatskog i bosansko - hercegovačkog plovidbenog zakonodavstva), *Zbornik radova Pravo i vrijednosti* (ur. G. Marković), Pravni fakultet Univerziteta u Istočnom Sarajevu, Istočno Sarajevo 2019;
4. Bolanča, Dragan, „Odgovornost za smrt i tjelesne povrede kupaca i drugih osoba u moru (vodi) koje prouzrokuje brod”, *Pravna riječ* 47/2016;
5. Bolanča, Dragan, „Odgovornost vlasnika broda za zagađivanje (onečišćenje) s broda izlivanjem (izlivanjem) ulja koje se prevozi kao teret (usporedba bosanskohercegovačkog i hrvatskog plovidbenog zakonodavstva)”, *Pravna riječ* 51/2017;
6. Bolanča, Dragan, „Sudar brodova (usporedba bosanskohercegovačkog i hrvatskog plovidbenog zakonodavstva)“, *Pravna riječ* 59/2019;
7. Bolanča, Dragan, *Hrvatsko plovidbeno upravno pravo*, Pravni fakultet, Split 2015;
8. Bolanča, Dragan, „Zakon o plovidbi i lukama unutarnjih voda Republike Hrvatske iz 2007. godine – osnovne značajke”, *Zbornik radova Harmonizacija građanskog prava u regionu* (ur. D. Marković-Bajalović), Pravni fakultet Univerziteta u Istočnom Sarajevu, Istočno Sarajevo 2013;

9. Bolanča, Dragan, *Prometno pravo*, Pravni fakultet, Split 2016;
10. Bolanča, Dragan, „Pravni pojam luka i pristaništa u bosanskohercegovačkom plovidbenom zakonodavstvu“, *Zbornik radova Dvadeset godina Dejtonskog mirovnog sporazuma* (ur. Radomir V. Lukić), Pravni fakultet Univerziteta u Istočnom Sarajevu, Istočno Sarajevo 2017;
11. Bolanča, Dragan, „Brodске isprave i knjige u bosanskohercegovačkom plovidbenom zakonodavstvu“, *Pravna riječ* 40/2014;
12. Bolanča, Dragan, *Odgovornost brođara za izuzete slućajeve*, Pravni fakultet, Split 1996;
13. Bolanča, Dragan, *Pravni status morskih luka kao pomorskog dobra u Republici Hrvatskoj*, Pravni fakultet, Split 2003;
14. Bolanča, Dragan, „Luke unutarnjih voda u Republici Hrvatskoj“, *Pravna riječ* 32/2012;
15. Bravar, Aleksandar, *Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja brođskim pogonskim gorivom (Bunker konvencija)*, Zgombić & Partneri, Zagreb 2007;
16. Ćorić, Dorotea, *Međunarodni sustav odgovornosti i naknade štete zbog onečišćenja mora uljem*, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb 2002;
17. Grabovac, Ivo, *Prijevoz stvari u unutarnjoj plovidbi u Hrvatskoj – de lege lata i de lege ferenda*, Književni krug, Split 2007;
18. Grabovac, Ivo, „Odgovornost brođara za štetne posljedice udara i osiguranje“, *Osiguranje i privreda* 1-2/1970;
19. Grabovac, Ivo, *Udar*, Enciklopedija pojmova pomorskog prava, Književni krug, Split 1991;
20. Grabovac, Ivo, *Suvremeno hrvatsko pomorsko pravo i Pomorski zakonik*, Književni krug, Split 2007;
21. Grabovac, Ivo, „Znaćenje Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti u slućaju štete od onečišćenja brođskim gorivom, 2001“, *Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci* 2/2002;
22. Ivošević, Borislav, Pejović, Ćaslav, *Pomorsko pravo (uporednopravna studija)*, Pravni fakultet Univerziteta Union, Beograd 2019;
23. Jakaša, Branko, *Udar*, Pomorska enciklopedija, Jugoslavenski leksikografski zavod, Zagreb 1989;
24. Jakaša, Branko, *Sudar*, Pomorska enciklopedija, Jugoslavenski leksikografski zavod, Zagreb 1985;
25. Jakaša, Branko, *Sistem plovidbenog prava Jugoslavije, Ćetvrta knjiga (Plovidbene nezgode), 2. svezak (Sudar brođova, spašavanje, vađenje potonulih stvari, ostali slućajevi vanugovorne odgovornosti)*, Narodne novine, Zagreb 1990;
26. Kaćić, Hrvoje, *Naknada štete u slućaju sudara pomorskih brođova*, Jugoslavenska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb 1968;
27. Morait, Branko, *Obligaciono pravo*, Komesgrafika, Banja Luka 2010;

28. Stanišić, Slobodan, *Objektivna odgovornost za štetu*, Panevropski univerzitet Aperion, Banja Luka 2012;
29. Trajković, Miodrag, *Pomorsko pravo*, Beograd 1997.

Pravni propisi

1. Pravilnik o aerodromima, *Narodne novine Republike Hrvatske*, br. 35/11;
2. Protokol o izmjeni Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja uljem iz 2003. god., *Narodne novine Republike Hrvatske – Međunarodni ugovori*, br. 3/06;
3. Zakon o unutrašnjoj plovidbi Republike Srpske, *Službeni glasnik RS*, br. 58/01, 113/05, 33/06 i 1/08;
4. Pomorski zakonik, *Narodne novine Republike Hrvatske*, br. 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15 i 17/19;
5. Zakon o plovidbi i lukama unutarnjih voda, *Narodne novine Republike Hrvatske*, br. 109/07, 132/07, 51A/13 i 151/14;
6. Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja pogonskim uljem iz 2001. god., *Narodne novine Republike Hrvatske – Međunarodni ugovori*, br. 9/06;
7. Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja uljem iz 1992. god., *Narodne novine Republike Hrvatske – Međunarodni ugovori*, br. 2/97 i 3/99.

Full Professor Dragan Bolanča, LL.D.

Faculty of Law, University of Split

THE LIABILITY FOR DAMAGE TO PROPERTY AND POLLUTION OF ENVIRONMENT CAUSED BY SHIP (THE COMPARASION AMONG THE NAVIGATIONAL LEGISLATION OF REPUBLIC OF SRPSKA AND REPUBLIC OF CROATIA)

Summary

The author of this article deals with the tort liability for damage to property and pollution of environment, caused by ship (craft). He describes the legal solutions in Inland Navigation Act of Republic of Srpska (2001). These act is compared with Croatian Maritime Code (2004) and Croatian Inland Waterway Ports Act (2007). In conclusion the specific differences of mentioned law solutions are highlighted.

Key words: *Ship; Liability for damages to property; Liability for pollution of environment, Republic of Srpska; Republic of Croatia.*