

*Biljana Činčurak Erceg, dipl. iur.,
Asistentica Pravnog fakulteta Sveučilišta Josipa Jurja Strossmayera u Osijeku*

*Pregledni znanstveni rad
UDK 347.79:347.512
347.796:341.24*

DELIKTNI STATUT U HRVATSKOM PRAVU PLOVIDBE UNUTARNJIM VODAMA - DE LEGE LATA I DE LEGE FERENDA

Sažetak: Promet unutarnjim vodama smatra se jednim od najsigurnijih načina prijevoza, no ipak su i ovdje moguće nezgode, odnosno nastanak štete. Rijeke Drava, Dunav i Sava, koje protječu kroz Republiku Hrvatsku plovni su putovi od međunarodnog značenja, a ujedno je riječ i o graničnim rijekama. Postoji stoga velika mogućnost da dođe do spora s međunarodnim obilježjem. Slučajevi izvanugovorne odgovornosti za štetu obuhvaćaju odgovornost za smrt i tjelesne ozljede osoba, oštećenje stvari (oštećenje obala, lukobrana, lučkih uređaja, plutajućih objekata i sl.), onečišćenje riječnog okoliša i sudar plovila. U radu će se analizirati odredbe o mjerodavnom pravu za izvanugovornu odgovornost za štetu u plovidbi unutarnjim vodama prema relevantnim izvorima prava unutarnje plovidbe i međunarodnog privatnog prava. Nadalje se daje prikaz izvora europskoga međunarodnog deliktne privatnog prava sadržanog u sekundarnom pravu Europske unije (Uredba Rim II), koji će se primjenjivati i u Republici Hrvatskoj nakon njenog ulaska u Europsku uniju. Također će biti navedene i objašnjene najvažnije poveznice te prednosti i nedostaci pojedinih rješenja. Budući da je jedan od temeljnih problema pravnoga okvira plovidbe unutarnjim vodama neunificiranost propisa koji reguliraju ovu materiju te brojne pravne praznine, u ovomse radu iznose prijedlozi za izmjene, odnosno dopune domaćih propisa.

Ključne riječi: izvanugovorna odgovornost za štetu, deliktne statut, pravo plovidbe unutarnjim vodama, mjerodavno pravo, hrvatski Pomorski zakonik, Uredba Rim II

1. UVOD

Promet unutarnjim vodama obuhvaća promet rijekama, jezerima i kanalima. Iako je jedan od najstarijih načina prijevoza te vrlo ekonomičan i ekološki vrlo prihvatljiv, najčešće je podcijenjen u odnosu na ostale grane prometa, posebno u odnosu na cestovni promet. Plovni putovi na unutarnjim vodama često se nalaze unutar teritorija jedne države, no postoje i brojne međunarodne rijeke koje prolaze i kroz veći broj država (npr. Dunav, Rajna, Sava). Jedan od temeljnih problema pravnog okvira unutarnje plovidbe je neunificiranost propisa koji reguliraju ovu materiju i to ne samo na domaćoj nego i na međunarodnoj razini. Neujednačenost i pravne praznine osobito su vidljive na pitanjima odgovornosti za štetu: ugovorne i izvanugovorne. Dodatni problemi nastaju u takvim pravnim situacijama s međunarodnim obilježjem. Budući da kroz Republiku Hrvat-

sku teku rijeke koje se nalaze na glavnim unutarnjim plovnim putovima od međunarodnog značenja, postoji vjerojatnost da dođe do štetnog događaja vezanog uz plovidbu unutarnjim vodama koji će imati međunarodno obilježje. Do tih privatnopravnih situacija s međunarodnim obilježjem može doći kako na međunarodnim rijekama¹, tako i na nacionalnim rijekama.² Jedno od važnih pitanja koja se u svezi s takvim štetnim događajem mogu pojaviti, a na koje će se pokušati odgovoriti u ovom radu, je i pitanje: koje je pravo u prometu unutarnjim vodama mjerodavno za izvanugovornu odgovornost za štetu?

Nakon uvoda, navode se relevantni pravni izvori koji se primjenjuju na plovidbu unutarnjim vodama te sumaran prikaz odgovornosti za štetu u hrvatskom pravu. Potom se izlažu odredbe deliktneog statuta odnosno odredbe o mjerodavnom pravu za izvanugovornu odgovornost za štetu u plovidbi unutarnjim vodama prema relevantnim pravnim izvorima. Takve odredbe u međunarodnom privatnom pravu imaju karakter posebnih odredaba deliktneog statuta.³

2. IZVORI PRAVA PLOVIDBE UNUTARNJIM VODAMA

Za razliku od ostalih grana prometa: cestovni promet, željeznički promet, zračni promet, pomorstvo koje su većinom dobro pravno regulirane, plovidba unutarnjim vodama nikada nije imala odgovarajuću legislativu. S obzirom na fragmentarnost zakonodavstva, pri rješavanju određenih pitanja iz plovidbe unutarnjim vodama često je potrebna detaljna analiza brojnih propisa ne samo iz ove grane prometa već i onih iz pomorskog prava te onih koji reguliraju kopnene grane prometa. Ipak, zakonodavstvo plovidbe unutarnjim vodama značajnije se počinje razvijati posljednjih desetljeća, posebno u okviru Europske unije, i to zahvaljujući svojim prednostima: ekonomičnosti, efikasnosti, ekološkoj prihvatljivosti i sigurnosti prometa.

Povijesno gledajući propisi vezani uz plovidbu unutarnjim vodama, u nacionalnim zakonodavstvima, razvijali su se: kao dio pomorskog prava, kao posebna grana u okviru prometnog prava, odnosno nisu bili posebno regulirani pa su se na ugovore i odgovornosti primjenjivale odredbe građanskog ili trgovačkog prava.

Na međunarodnoj razini nije bilo veće unifikacije (v. *infra* 2. 1.) posebno ne na način kojim se unificiraju pravila iz drugih grana prometnog prava. Naime, ako su i donošene međunarodne konvencije, one su obuhvaćale samo ograničeno područje - jednu rijeku (slijev rijeke) ili uže geografsko područje.

2.1. MEĐUNARODNI UGOVORI KAO IZVORI HRVATSKOGA PRAVA

Najvažniji međunarodni ugovori kao izvori plovidbe unutarnjim vodama⁴ u hrvatskomu pravu su: Europski sporazum o glavnim unutarnjim plovnim putovima od međunarodnog znače-

1 Međunarodna rijeka može biti svaka plovna ili neplovna rijeka koja prolazi kroz više država. "Međutim, često se kao međunarodna označuje samo takva rijeka koja protječe područjem više država i s morem je u plovnoj vezi. Ipak danas se, uglavnom – u strogo pravnome smislu – međunarodnom rijekom smatra samo ona čiji je režim uređen međunarodnim ugovorom (otuda i naziv konvencionalne rijeke)." Andrassy, Juraj; Bakotić, Božidar; Seršić, Maja; Vukas, Budislav, Međunarodno pravo 1, Školska knjiga, Zagreb, 2010., str. 199.

2 Nacionalne rijeke su one čiji tok u cijelosti, od izvora do ušća, prolazi kroz područje samo jedne države.

3 Usp. Kropholler, Jan, Internationales Privatrecht, Mohr Siebeck, Tübingen, 2006., str. 535, 537- 538.

4 Opširnije vidi u: Marin, Jasenko, Ugovorna odgovornost prijevoznika u unutarnjoj plovidbi, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, br. 4/2006, str. 971.

nja (AGN) od 19. siječnja 1996. godine,⁵ Budimpeštanska konvencija o ugovoru o prijevozu robe unutarnjim plovničkim putovima (CMNI) od 22. lipnja 2001. godine,⁶ Europski sporazum o međunarodnom prijevozu opasnih tvari unutarnjim plovničkim putovima (ADN) od 26. svibnja 2000. godine,⁷ Konvencija o režimu plovidbe Dunavom (tzv. Beogradska konvencija) od 18. kolovoza 1948. godine,⁸ Konvencija o suradnji na zaštiti i održivoj uporabi rijeke Dunav (Konvencija o zaštiti rijeke Dunav) od 29. lipnja 1994. godine,⁹ Okvirni sporazum o slijevu rijeke Save od 3. prosinca 2002. godine.¹⁰

2.2. UNUTARNJI IZVORI HRVATSKOGA PRAVA

Unutarnji izvori hrvatskoga prava relevantni za temu ovoga rada su:

- Zakon o plovidbi i lukama unutarnjih voda¹¹ te za analizu deliktinog statuta
- Pomorski zakonik¹² i
- Zakon o rješavanju sukoba zakona s propisima drugih zemalja u određenim odnosima.¹³

Zakon o plovidbi i lukama unutarnjih voda (u daljnjem tekstu: ZPLUV) u čl.1. st.1. određuje da se njime uređuje plovidba unutarnjim vodama Republike Hrvatske, sigurnost plovidbe unutarnjim vodama, pravni status, način upravljanja vodnim putovima i lukama unutarnjih voda, materijalnopravni odnosi glede plovila, postupci upisa plovila, prijevoz i ugovaranje prijevoza, plovidbene nesreće, ustroj i rad lučkih kapetanija i nadzor te druga pitanja koja se odnose na plovidbu i luke unutarnjih voda. Na pitanja koja nisu uređena ZPLUV-om na odgovarajući se način primjenjuje Pomorski zakonik (čl.1.st.2.), a na odnose koji nisu uređeni ZPLUV-om, drugim zakonima i podzakonskim aktima, primjenjuju se i običaji iz područja unutarnje plovidbe (čl. 1. st. 3. ZPLUV). To znači da su u Republici Hrvatskoj *mutatis mutandis* izjednačene norme i u prijevozu u pomorskoj i unutarnjoj plovidbi.¹⁴

Zakon o plovidbi i lukama unutarnjih voda ne sadrži odredbe ni o izvanugovornoj odgovornosti za štetu niti o mjerodavnom pravu za pitanja koja su vezana za unutarnju plovidbu. To znači da će se na ta pitanja primjenjivati odredbe Pomorskog zakonika¹⁵ (u daljnjem tekstu PZ)

5 Narodne novine - Međunarodni ugovori, br. 16/1998.

6 Narodne novine - Međunarodni ugovori, br. 10/2004.

7 Narodne novine - Međunarodni ugovori, br. 13/2008., 4/2009.

8 Narodne novine - Međunarodni ugovori, br. 18/1998. te Odluka o objavi protokola o potpisivanju dodatnog protokola, od 26. ožujka 1998. godine, uz Konvenciju o režimu plovidbe Dunavom, od 18. kolovoza 1948. godine, NN - MU, br. 13/1998; Uredba o objavi dodatnog protokola, od 26. ožujka 1998. godine, uz Konvenciju o režimu plovidbe Dunavom, od 18. kolovoza 1948. godine, NN - MU, br. 13/1998.

9 Narodne novine - Međunarodni ugovori, br. 2/1996.

10 Narodne novine - Međunarodni ugovori, br. 14/2003. te Uredba o objavi Protokola o režimu plovidbe uz Okvirni sporazum o slijevu rijeke Save, NN - MU, br. 6/2004; Uredba o objavi sporazuma o izmjenama Okvirnog sporazuma o slijevu rijeke Save i Protokola o režimu plovidbe uz Okvirni sporazum o slijevu rijeke Save, NN - MU, br. 5/2005; Ispravak objave o stupanju na snagu Okvirnog sporazuma o slivu rijeke Save i Protokola o režimu plovidbe uz Okvirni sporazum o slijevu rijeke Save, NN - MU, br. 2/2005.

11 Narodne novine, br. 109/2007, 132/2007.

12 Narodne novine, br. 181/2004, 76/2007, 146/2008, 61/2011.

13 Službeni list SFRJ, 43/1982, 72/1982, Narodne novine, br. 53/1991.

14 Grabovac, Ivo, Prijevoz stvari u unutarnjoj plovidbi u Hrvatskoj - de lege ferenda, Poredbeno pomorsko pravo, vol. 46, br. 161/2007., str. 3.

15 Odredbe o mjerodavnom pravu i nadležnosti sudova nalaze se u Dijelu X. PZ-a.

odnosno Zakona o rješavanju sukoba zakona s propisima drugih zemalja u određenim odnosima (u daljnjem tekstu: ZRS).

Pomorski zakonik je “prevladavajući pravni akt i za unutarnju plovidbu (čak je npr. novi Zakon, za razliku od derogiranog,¹⁶ prepustio Pomorskom zakoniku reguliranje i spašavanje i pružanje pomoći, izvanugovornu odgovornost za smrt i tjelesne ozljede, odgovornost za oštećenje stvari i onečišćenje okoliša, odgovornost za onečišćenje od broda izlijevanjem ulja koje se prevozi kao teret).”¹⁷

2.4. EUROPSKO KOLIZIJSKO DELIKTNO PRAVO – IZVOR HRVATSKOGA PRAVA PRO FUTURO

Budući da je Republika Hrvatska dana 9. prosinca 2011. godine¹⁸ potpisala Ugovor o pristupanju Europskoj uniji na temelju kojega se predviđa da će 1. srpnja 2013. godine postati punopravna članica Europske unije, potrebno je navesti i relevantni izvor prava Europske unije koji uređuje deliktни statut na području država članica EU (osim Danske). Mjerodavno pravo za izvanugovorne obveze u Europskoj uniji uređuje Uredba Europskog parlamenta i Vijeća br. 864/2007. o mjerodavnom pravu za izvanugovorne obveze (Uredba Rim II).¹⁹ Ova će Uredba u cijelosti obvezivati hrvatske sudove i neposredno će se primjenjivati kod nas od dana ulaska Republike Hrvatske u Europsku uniju.

3. ODGOVORNOST ZA ŠTETU U ODREDBAMA HRVATSKOG MATERIJALNOG PRAVA

U ovom poglavlju ukratko će se, u smislu hrvatskoga (materijalnog) prava, objasniti pojam štete, vrste štete, štete u prometnom pravu i što podrazumijevamo pod izvanugovornom odgovornosti za štetu u plovidbi unutarnjim vodama, a radi boljeg razumijevanja ovog rada. Isto tako, ove odredbe će biti relevantne i u slučaju da se prema odredbama o mjerodavnom pravu (*v. infra* 4.) uputi na primjenu hrvatskoga materijalnog prava za privatnopravnu situaciju u prometu unutarnjim vodama.

16 Riječ je o Zakonu o plovidbi unutarnjim vodama, Narodne novine, br. 19/1998, 151/2003, 138/2006. Taj Zakon je u čl. 1. st. 2. propisivao da se na ostala pitanja koja tim Zakonom nisu drukčije uređena na odgovarajući se način primjenjuje Pomorski zakonik i to njegove odredbe sadržane u poglavljima pod naslovom: „Stvarna prava”, „Brodar”, „Ugovori”, „Zajedničke havarije”, „Odgovornost poduzetnika nuklearnog broda”, „Postupak izvršenja i osiguranja na brodu i teretu na brodu” i „O mjerodavnom pravu i o nadležnosti sudova Republike Hrvatske”.

17 Grabovac, Ivo, Novi sustav odgovornosti u prijevozu stvari u unutarnjoj plovidbi u Hrvatskoj, Zbornik radova Pravnoga fakulteta u Splitu, vol. 45, br. 3/2008., str. 441.

18 Kronologija odnosa RH – EU: <http://www.mvep.hr/ei/default.asp?ru=133&sid=&akcija=&jezik=1> (7. 5. 2012.)

19 Regulation (EC) No 864/2007 of the European Parliament and of the Council of 11 July 2007 on the law applicable to non-contractual obligations (Rome II), OJ L 199, 31. 7. 2007., str. 40. – 49.

3.1. ODGOVORNOST ZA ŠTETU PREMA ODREDBAMA ZAKONA O OBVEZ- NIM ODNOSIMA

Temeljno načelo prava je da je se svatko dužan suzdržati od postupaka kojima se može drugome prouzročiti šteta (*alterum non laedere*), a onaj tko drugome prouzroči štetu dužan ju je naknaditi. Prema čl. 1046. Zakona o obveznim odnosima²⁰ (u daljem tekstu: ZOO), šteta je umanjeње nečije imovine (obična šteta), sprječavanje njezina povećanja (izmakla korist) i povreda prava osobnosti (neimovinska šteta). Odgovornost za štetu u pravnoj se teoriji određuje kao "obvezno-pravni odnos u kojem je jedna strana dužna popraviti prouzročenu štetu drugoj strani, a druga je strana ovlaštena zahtijevati takav popravak."²¹ Opće pretpostavke odgovornosti za štetu su: subjekti obveznog odnosa odgovornosti za štetu (štetnik i oštećenik), štetna radnja štetnika, šteta, uzročna veza i protupravnost štetne radnje.

Odgovornost za štetu može biti:

- „1. izvanugovorna (deliktна), predugovorna i ugovorna odgovornost,
2. subjektivna (kulpozna) i objektivna (kauzalna) odgovornost) i
3. vlastita odgovornost i odgovornost za drugoga.”²²

Izvanugovorna (deliktна) odgovornost za štetu nastaje kad je šteta prouzročena građanskim deliktom, a obveza naknade štete nastaje od trenutka kada je šteta prouzročena (npr. danom prometne nezgode). Ona nastaje bez posebnog pravog odnosa između štetnika i oštećenika. ZOO u čl. 1045. propisuje da tko drugome prouzroči štetu, dužan je naknaditi je ako ne dokaže da je šteta nastala bez njegove krivnje,²³ a za štetu od stvari ili djelatnosti od kojih potječe povećana opasnost štete za okolinu odgovara se bez obzira na krivnju.²⁴ Za štetu bez obzira na krivnju odgovara se i u drugim slučajevima predviđenim zakonom.

Na sva ta pitanja, prema odredbama međunarodnoga privatnog prava, primjenjuju se odredbe deliktноg statuta odnosno prosuđuju se po pravu mjerodavnom za izvanugovornu odgovornost za štetu.

20 Narodne novine, br. 35/2005, 41/2008.

21 Vedriš, Martin; Klarić, Petar, Građansko pravo, Narodne novine, Zagreb, 2001., str. 547.

22 Crnić, Ivica, Zakon o obveznim odnosima: napomene, komentari, sudska praksa i prilozi, Organizator, Zagreb, 2006., str. 703.

23 Odgovornost prema kriteriju subjektivne odgovornosti – presumirana (predmnijevana) krivnja. Predmnijeva se obična nepažnja (*culpa levis*).

24 Odgovornost prema kriteriju objektivne (kauzalne) odgovornosti. Šteta nastala u svezi s opasnom stvari, odnosno opasnom djelatnošću smatra se da potječe od te stvari, odnosno djelatnosti, osim ako se dokaže da one nisu bile uzrok štete (čl. 1063. ZOO). ZOO ne određuje što se smatra opasnom stvari ili opasnom djelatnosti. Općenito, **opasnom stvari** treba smatrati svaku stvar, pokretnu ili nepokretnu, koje položaj ili uporaba, svojstvo ili samo postojanje znači određenu opasnost za okolinu, tako da mora biti nadgledana i upotrebljavana s osobitom pažnjom. Opasnom stvari u sudskoj praksi smatra se npr.: motorno vozilo u pogonu, brodicа na motorni pogon, automobil. Određena **djelatnost je opasna** onda kad u njezinu redovitom tijeku već po samoj njezinoj prirodi i načinu obavljanja stvara povećanu opasnost i ugrožava zdravlje ljudi i njihovu imovinu, što zahtijeva povećanu pažnju osoba koje tu djelatnost obavljaju. Opasne djelatnosti su npr. prijevoz azbesta brodom, ronilački zadaci. Za štetu od opasne stvari odgovara njezin vlasnik, a za štetu od opasne djelatnosti odgovara osoba koja se njome bavi. Opširnije vidi u Crnić, I., Zakon o obveznim odnosima: napomene, komentari, sudska praksa i prilozi, *op. cit.*, str. 755. – 773.

3.2. ODGOVORNOST ZA ŠTETU U PROMETNOM PRAVU

Pravila prometnog prava, kriteriji odgovornosti za štetu, odgovornost prijevoznika za osobe kojima se služi u svom radu, vrijeme trajanja odgovornosti, obujam naknade štete, visina naknade štete razlikuju se ovisno o tome o kojoj rani prometa je riječ.

Prometna djelatnost je „tipičan primjer gdje do štete dolazi kao posljedica u svezi s opasnim stvarima i opasnom djelatnošću.”²⁵ Odgovornost prijevoznika sastoji se u obvezi da naknadi štetu prouzročenu korisnicima prijevoza ili trećim osobama. Šteta općenito može nastati na robi (gubitak, oštećenje ili manjak stvari te štete zbog zakašnjenja), na putniku (smrt, tjelesne ozljede, narušenje zdravlja, štete zbog zakašnjenja), prtljazi (ručnoj i registriranoj), ali i štete u okolišu.

3.3. IZVANUGOVORNA ODGOVORNOST U PLOVIDBI UNUTARNJIM VODAMA

Zakon o plovidbi i lukama unutarnjih voda ne definira i ne nabraja vrste izvanugovorne odgovornosti za štetu koja može nastati u plovidbi unutarnjim plovim vodama. Kao što je već rečeno, na pitanja koja nisu uređena ZPLUV-om na odgovarajući se način primjenjuju odredbe Pomorskog zakonika (vidi *supra* 2. 2.).

U pomorstvu, ali i u unutarnjoj plovidbi izvanugovorna odgovornost „nastaje na temelju postojanja određenih činjenica uz koje pravni poredak vezuje nastanak pravnog odnosa odgovornosti za štetu, neovisno o volji broдача (npr. udar broда u obalu, sudar brodova, ozljeda kupaca i sl.). Za postojanje izvanugovorne odgovornosti osnovna je pretpostavka da je u *svezi s plovidbom i iskorištavanjem broда* prouzročena šteta osobama, stvarima izvan broда te morskom okolišu (arg. čl. 808. PZ).”²⁶ U području plovidbe unutarnjim vodama, ali i pomorstvu, izvanugovorna odgovornost za štetu najčešće se isprepliće s ugovornim odnosima, pa će ponekad biti teško kvalificirati sporni odnos kao ugovornu ili izvanugovornu odgovornost.²⁷

Izvanugovorna odgovornost broдача i vlasnika broда propisana u dijelu VIII. (Pomorske nesreće), glavi IV. PZ-a. U čl. 808. st. 1. PZ-a je određeno da se odredbe o izvanugovornoj odgovornosti broдача i vlasnika broда primjenjuju na štetu koju iz izvanugovornog odnosa prouzroči brođ osobama i stvarima izvan broда te okolišu²⁸, dakle:

1. odgovornost za smrt i tjelesne ozljede (čl. 810. PZ),
2. odgovornost za oštećenje stvari i onečišćenje okoliša (čl. 811. i 812. PZ) i
3. odgovornost za onečišćenje od broда izlijevanjem ulja koje se prevozi kao teret (čl. 813. – 823. b).

PZ razdvaja onečišćenje okoliša izlijevanjem ulja s brodova kada se ulje prevozi kao teret, od onečišćenja okoliša izlijevanjem ili izbacivanjem tvari opasnih i štetnih za okoliš. U ovom radu će ove dvije odgovornosti biti obrađene zajedno. Odredbe dijela VII. glave IV. PZ o izvanugovornoj odgovornosti broдача i vlasnika broда se prema čl. 808. st. 2. ne primjenjuju na sudar brodova i

²⁵ Romštajn, Ivan; Vasilj, Aleksandra, Hrvatsko prometno pravo i osiguranje, Sveučilište Josipa Jurja Strossmayera u Osijeku, Osijek, 2006., str. 35.

²⁶ Pavić, Drago, Pomorsko imovinsko pravo, Književni krug, Split, 2006., str. 64. -65.

²⁷ O kvalifikaciji odgovornosti kao ugovorne ili izvanugovorne ovisi izbor mjerodavnog prava.

²⁸ Kod izvanugovorne odgovornosti za štetu ne postoji jedinstven režim odgovornosti za štetu, već svaka vrsta izvanugovorne štete ima posebne režime odgovornosti.

nuklearne štete, to je regulirano posebnim odredbama. Smatramo da sudar brodova također ulazi u temu ovoga rada, pa će i mjerodavno pravo za sudar brodova također biti predmet analize.

4. DELIKTNI STATUT U PROMETU UNUTARNJIM VODAMA U HRVATSKOM I EUROPSKOM PRAVU

4.1. NAJVAŽNIJE POVEZNICE DELIKTNOG STATUTA – PREDNOSTI I NEDOSTACI

Za pitanja deliktноg statuta odnosno mjerodavnog prava za izvanugovornu odgovornost za štetu, najčešće su se koristile poveznice: mjesto štetne radnje (*locus delicti commissi*) i mjesto nastanka štete (*locus damni*). Međutim, u suvremenom poredbenom mpp-u koriste se i druge poveznice: stranačka autonomija, najbliža veza izražena kao izbjegavajuća klauzula,²⁹ zajedničko državljanstvo ili redovno boravište stranaka,³⁰ *lex fori*,³¹ a u pomorstvu i plovidbi unutarnjim vodama i državna pripadnost broda.

Mjerodavno pravo će biti ovisno o tome koja se poveznica primjenjuje: ako je poveznica mjesto štetne radnje, mjerodavno pravo će biti *lex loci delicti commissi*; ako je poveznica mjesto nastanka štete, mjerodavno pravo će biti *lex loci damni*; ako je poveznica državna pripadnost broda, mjerodavno pravo će biti (*lex banderae*), u slučaju sporazuma stranaka (stranačke autonomije), mjerodavno pravo će biti *lex autonomiae*, kod zajedničkog državljanstva *lex communis patriae*, a kod zajedničkog redovnog boravišta, *lex firmae habitationis communis*.

29 Izbjegavajuća klauzula dopušta nadležnom sudu da se umjesto prava na koje upućuje kolizijsko pravilo, a s tim pravom postoji neznatna veza, primjeni drugo pravo s kojim sporni odnos ima puno užu vezu. U teoriji se ističe da primjena izbjegavajuće klauzule umanjuje pravnu sigurnost i predvidivost, ali istodobno pridonosi elastičnosti pravnih rješenja. Uz najužu vezu veže se i tzv. akcesorna poveznica: u slučajevima u kojima u trenutku nastanka izvanugovorne odgovornosti za štetu među strankama već postoji drugi pravni odnos, također dolazi do derogacije primjene *lex loci delicti commissi*, a mjerodavno će biti pravo koje je mjerodavno za taj postojeći pravni odnos.

30 Zajedničko pravo stranaka predstavlja najčešću opću iznimku od primjene *lex loci delicti commissi*, međutim naglašava se da „postojanje zajedničke osobne veze između zainteresiranih ne mora uvijek opravdati odstupanje od *lex loci delicti commissi*, budući da i ta zajednica može biti također slučajna.” Tomljenović, Vesna, Pomorsko međunarodno privatno pravo: izvanugovorna odgovornost za štetu i problem izbora mjerodavnog prava, Pravni fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 1998., str. 75.

Op poveznici zajedničko redovno boravište oštećenika i štetnika u Uredbi Rim II vidi u: Bouček, Vilim, Uredba Rim II - Komunitarizacija europskog međunarodnog deliktноg prava - drugi dio: Opće poveznice deliktноg statuta Uredbe Rim II i harmonizacija hrvatskog MPP-a, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, vol. 45, br. 3/2008., str. 495.

31 Danas je kao opće kolizijsko rješenje uglavnom napušteno, ali se primjenjuje u području pomorskih delikata, posebno onih počinjenih na otvorenom moru. Primjena *lex fori* opravdava se praktičnošću, sudovi su najbolje upoznati sa svojim pravom, zaštitom interesa domaćeg pravnog poretka, pravnom prirodom deliktноg prava, slučajnim karakterom poveznice *locus delicti* ili nemogućnošću lokaliziranja *locus delicti*. S druge strane primjena *lex fori* se kritizira jer omogućuje *forum shopping*, a protivni se i unificiranom rješavanju spornog odnosa s međunarodnim elementom. Opširnije vidi u Tomljenović, Vesna, Pomorsko međunarodno privatno pravo: izvanugovorna odgovornost za štetu i problem izbora mjerodavnog prava, Pravni fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 1998.

4.1.1. POVEZNICA LOCUS DELICTI COMMISSI

“Mjesto štetne radnje smatra se mjestom gdje je štetna radnja u potpunosti ili djelomično izvršena.”³² Mjesto štetne radnje određuje se na sljedeći način: ako je radnja pozitivna (*commissio*) tada je to mjesto gdje se štetnik nalazio u trenutku kada ju je poduzimao, a ako je radnja negativna (*ommissio*) to je mjesto u kojem je štetnik morao djelovati.³³

Primjena *lex loci delicti commissi* općeprihvaćeno je „klasično“ rješenje za izvanugovornu odgovornost za štetu u međunarodnom privatnom pravu. No, njezina se primjena danas sve više kritizira. “Tradicionalnost i rasprostranjenost primjene kolizijskog pravila *lex loci delicti commissi* opravdava se u doktrini prirodnom “vezom” koja postoji između štetnog događaja i prava države u kojoj je štetni događaj nastupio.”³⁴ Osim toga, najčešće se svi materijalni elementi delikta “manifestiraju u okviru pravnog sustava u kojoj je štetnik djelovao.”³⁵ Ova poveznica odgovara interesima države na čijem području je delikt izvršen, interesima samih stranaka, njenom primjenom se lako određuje i primjenjuje mjerodavno pravo, udovoljava zahtjevu jednoobraznosti rješavanja spornih pravnih odnosa s međunarodnim obilježjem i osigurava visok stupanj pravne sigurnosti.

Međutim, razvojem tehnologije sve češće se javljaju štetni događaji koji prelaze granice jednog pravnog sustava (onečišćenje okoliša, eksplozije, nuklearne štete, prometne nezgode, onečišćenje rijeka, onečišćenje mora naftom i drugim opasnim tvarima, uporaba neispravnih proizvoda izvan države podrijetla, nepošteno tržišno natjecanje) pa u tim situacijama nije jednostavno odrediti mjesto izvršenja delikta, te tako primjena *lex loci delicti commissi* u suvremenim uvjetima gubi svoje značenje.³⁶ Također treba spomenuti da je *locus delicti* “kod delikta često slučajna, što umanjuje značenje ove poveznice, pri izboru mjerodavnoga prava. Osim toga, u deliktima odnosima problem ponekad predstavlja ispravna lokalizacija mjesta delikta.”³⁷ Zbog toga pozitivna prava velikog broja država ostavljaju *lex loci delicti commissi* kao načelno rješenje, a uz njega se primjenjuje: *lex autonomiae*, pravo zajedničkog državljanstva stranaka, pravo zajedničkog prebivališta stranaka, pravo zajedničkog redovnog boravišta stranaka, *lex causae* već postojećeg odnosa, pravo najuže veze ili *lex damni*.

32 Sajko, Krešimir, Međunarodno privatno pravo, Narodne novine, Zagreb, 2009., str. 157. Sajko također navodi da se u slučajevima objektivne odgovornosti za štetu smatra da je mjesto štetne radnje mjesto gdje je opasni predmet postao nekontroliran.

33 Dika, Mihajlo; Knežević, Gašo; Stojanović, Srđan, Komentar zakona o međunarodnom privatnom i procesnom pravu – Zakon o rješavanju sukoba zakona s propisima drugih zemalja u određenim odnosima, Nomos, Beograd, 1991., str. 98.

34 Ballarino, T., Diritto internazionale privato, Padova, 1982., str. 36. citirano prema Tomljenović, V., Pomorsko međunarodno privatno pravo: izvanugovorna odgovornost za štetu i problem izbora mjerodavnog prava, *op. cit.*, str. 54.

35 Tomljenović, V., Pomorsko međunarodno privatno pravo; izvanugovorna odgovornost za štetu i problem izbora mjerodavnog prava, *op. cit.*, str. 57.

36 “Međutim, jednostavnost i isključivost poveznice *locus delicti*, njena objektivnost i teritorijalnost onemogućuje elastičnu primjenu kolizijskog rješenja *lex loci delicti commissi* u različitim situacijama u kojima bi kolizijsko rješenje trebalo uzimati u obzir specifičnosti svakog pojedinog slučaja. Mehaničkom primjenom kolizijskog pravila ne može se postići željeni rezultat – primjena prava koje je sa spornim odnosom u najznačajnijoj vezi. Zbog fiksne i teritorijalno određene poveznice posve se zanemaruje materijalna, supstancijalna pravednost svakog konkretnog slučaja.” Tomljenović, V., Pomorsko međunarodno privatno pravo, *op. cit.*, str. 66. – 67.

37 Kahn-Freund, Otto, Delictual Liability and the Conflict of Laws, RCADI, 1968, II, Tome 124, str. 27. – 28. citirano prema Tomljenović, V., Pomorsko međunarodno privatno pravo: izvanugovorna odgovornost za štetu i problem izbora mjerodavnog prava, *op. cit.*, str. 54.

4.1.2. POVEZNICA LOCUS DAMNI

Osim poveznice *locus delicti commissi*, često se koristi i poveznica mjesta nastanka štete - *locus damni*.³⁸ "U poredbenom zakonodavstvu u novijim kodifikacijama mpp-a za izbor mjerodavnog prava relevantne su obje poveznice, a njihov međusobni odnos varira od zakonodavstva do zakonodavstva. Te su dvije poveznice postavljene alternativno, što znači da primjena jedne od njih ovisi o ispunjenju dodatnih okolnosti ili, pak, o jednostranom izboru oštećenog."³⁹ U nekim se pravnim sustavima (pa tako i u hrvatskom međunarodnom privatnom pravu) dopušta izbor između te dvije poveznice, ovisno o tome koje će pravo biti povoljnije za oštećenika. Riječ je o načelu ubikviteta kod kojeg dolazi do alternativnog upućivanja na pravo države gdje je počinjena štetna radnja ili na mjesto gdje je nastala šteta. "Mjesto nastanka štete smatra se mjestom u kojem je došlo do povrede zaštićenog pravnog interesa."⁴⁰ Međutim, mjesto nastupanja štetnih posljedica je ponekad teško utvrditi, posebno ako do štetnih posljedica dolazi u više država⁴¹ ili ako je mjesto nastupanja štetnih posljedica slučajno.

4.1.3. POVEZNICA DRŽAVNE PRIPADNOSTI BRODA

U odnosima iz plovidbe unutarnjim vodama i pomorstva koristi se i poveznica državne pripadnosti broda koja upućuje na pravo državne pripadnosti broda⁴² (pravo zastave broda, *lex banderae*).⁴³ Ona se često primjenjuje kada se poveznica *locus delicti commissi*, ali i ostala pravila npr. *lex rei sitae*, *lex loci laboris* ne mogu primijeniti.

38 Dok se kod primjene poveznice *locus delicti commissi* se u prvi plan stavlja štetnika koji treba biti kažnjen za počinjenu štetu, pa ova poveznica ima preventivnu funkciju, primjena „poveznice *locus damni* ima funkciju zaštite pravnih interesa i pravnih dobara, jer se oštećenik štiti prema mjerilima okoline u kojoj su njegova prava ili dobra povrijeđena ili oštećena. Osim toga, poveznica *locus damni* odgovara načelima suvremenog odštetnog prava prema čijim odredbama se više u prvi plan ne stavlja kažnjavanje protupravnog ponašanja, već dominira kompenzacijska funkcija suvremenog odštetnog prava." Bouček, Vilim, Uredba Rim II - Komunitarizacija europskog međunarodnog deliktog prava - drugi dio: Opće poveznice deliktog statuta Uredbe Rim II i harmonizacija hrvatskog MPP-a, Zbornik radova Pravnoga fakulteta u Splitu, vol. 45, br. 3/2008., str. 492.

39 Tomljenović, V., Pomorsko međunarodno privatno pravo: izvanugovorna odgovornost za štetu i problem izbora mjerodavnog prava, *op. cit.*, str. 91.

40 Sajko, K., Međunarodno privatno pravo, *op. cit.*, str. 158.

41 U ovom slučaju nedostatak poveznice *locus damni* je u tome što se protivno pravnoj sigurnosti štetnika jer omogućuje da on odgovara za štetu iako se pridržavao pravila u državi u kojoj je djelovao.

42 Pomorski zakonik za velik broj pravnih odnosa koristi *lex banderae*, npr.: stvarna prava na brodu, dužnosti i prava zapovjednika u upravljanju brodom i zasnivanju prava i obveza za vlasnika broda i broдача, ograničenje odgovornosti broдача. Prema pravu države čiju državnu pripadnost brod ima ocjenjuje se prema čl. 969. st. 1. t. 3. PZ-a i pravne posljedice događaja na brodu na koje se mora primijeniti zakon mjesta gdje je događaj nastao (ova odredba se primjenjuje i na događaje koji su nastali na stranim brodovima na području RH). Kako navodi profesorica Tomljenović, Stručna skupina koja je radila na pripremi teksta Zakona o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika od 1996. do 1998. godine predlagala je izmjene PZ-a i u dijelu koji se odnosio na ovu odredbu. Po tom prijedlogu ova odredba je trebala glasniti: „Prema pravu države čiju državnu pripadnost brod ima ocjenjuju se: (3) pravne posljedice događaja na brodu na kojem se mora primijeniti zakon mjesta gdje je događaj nastao, ako stranke nisu izabrale mjerodavno pravo, te ako neko drugo pravo nije pravo u najbližoj vezi sa spornim odnosom. Smatra se da je pravo najbliže pravo: a) zajedničkog redovnog boravišta ili državljanstva stranaka; b) pravo koje je mjerodavno za ranije između stranaka zasnovani odnos, ako je štetnim događajem povrijeđena neka od obveza tog pravnog odnosa.” Tomljenović, Vesna, Prijedlog novele Pomorskog zakonika . međunarodno privatnopravni aspekti – izabrana pitanja, Pomorski zbornik, vol. 36, br. 1/1998., str. 114. Međutim ovaj prijedlog u kasnijim izmjenama PZ-a nije prihvaćen.

43 Pravo državne pripadnosti broda i pravo zastave broda ne moraju se uvijek poklapati. Ako se pravo državne pripadnosti ne podudara s pravom zastave, primjenjuje se pravo državne pripadnosti broda. Opširnije vidi u: Bosnić, Petar, Hrvatsko međunarodno privatno pravo – obrazloženje i komentar Zakona, knjiga I., Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu, Split, 1999., str. 102. ili Bouček, Vilim, Prijevozna sredstva u optici hrvatskog i poredbenoga međunarodnog privatnog prava, Zbornik Pravnoga fakulteta u Zagrebu, vol. 58, br. 1-2/2008., str. 376.

Državna pripadnost broda jedno je od mjerila individualizacije, odnosno identifikacije broda. Ona podrazumijeva pravnu vezu između broda i države čiju zastavu brod ovlašteno vije, te obilježava pripadnost nekoj državi koju brod stječe na temelju materijalnih i formalnih pretpostavki.⁴⁴ U kontekstu međunarodnog privatnog prava državna pripadnost broda "kao formalno-pravna veza između broda i države kao dominantan čimbenik individualizacije broda, predstavlja okolnost, odnosno poveznicu, koja u slučaju sukoba zakona, upućuje na pravni sustav koji, bez obzira na to gdje se brod nalazi, jedinstveno i konstantno regulira odnose na brodu i u svezi s njim."⁴⁵

Poveznica državna pripadnost broda pridonosi unifikaciji međunarodnog privatnog prava, pravnoj sigurnosti i predvidivosti, međutim njeno se značenje smanjuje zbog problema tzv. zastava pogodnosti (kod brodova zastava pogodnosti, veza između broda i države je fiktivna te na taj način ne ispunjava svoju osnovnu svrhu, a to je upućivanje na mjerodavno pravo koje je s predmetom spora u najbližoj vezi⁴⁶), ali i zbog zakupa broda (u ovom slučaju je bitnija veza između zakupoprimalca (brodara) i broda, nego između brodovlasnika i broda⁴⁷).

4.1.4. POVEZNICA STRANAČKA AUTONOMIJA

Pri određivanja mjerodavnog prava za izvanugovornu odgovornost za štetu, postavlja se pitanje je li opravdano za deliktne statut uvoditi stranačku autonomiju? Pokušavajući odgovoriti na postavljeno pitanje, trebalo bi uzeti u obzir poznata svojstva poveznice stranačka autonomija. Budući da je navedena subjektivna poveznica primarna poveznica za određivanje mjerodavnog prava za ugovorne te ponekad i za obvezne odnose⁴⁸ kamo pripadaju i izvanugovorni odnosi, stranačka volja može biti i poveznica kolizijskog pravila kojim se određuje deliktne statut. Osim toga, stranačka autonomija je subjektivna poveznica pri izboru koje stranke same određuju pravo najuže veze. Volju stranaka također možemo promatrati i kao kolizijski pandan dispozitivnim materijalnopравnim normama i procesnim odredbama o slobodi raspolaganja u parničnom postupku.⁴⁹

Iako stranačka autonomija nije bila široko prihvaćena kao poveznica za deliktne odnose, ta se poveznica u posljednjim desetljećima sve više afirmira. Bitno je da izbor mjerodavnog prava za izvanugovornu odgovornost za štetu „mora biti rezultat sukladno očitovane volje stranaka, oštećenika i štetnika. Prevladava stajalište doktrine da izbor mjerodavnog prava može uslijediti tek nakon štetnog događaja te da izbor treba biti učinjen uz pridržaj prava trećih osoba.”⁵⁰

U teoriji se često kao najpoznatiji slučaj u kojem je prihvaćen princip stranačke autonomije kao kriterij izbora deliktne statuta spominje spor *Handelskwekerij G. J. Bier B. V. i Stichting "Reinwater" v. Mines de Potasse d'Alsace S. A. (MDPA)* koji se vodio zbog naknade štete uzroko-

44 Grabovac, Ivo, Pomorsko pravo Republike Hrvatske, Pravni fakultet Split, Split, 1997. str. 61.

45 Tomljenović, V., Pomorsko međunarodno privatno pravo: izvanugovorna odgovornost za štetu i problem izbora mjerodavnog prava, *op. cit.*, str. 236.

46 *Cf. ibid.*, str. 248.

47 Opširnije vidi u Tomljenović, V., Pomorsko međunarodno privatno pravo: izvanugovorna odgovornost za štetu i problem izbora mjerodavnog prava, *op. cit.*

48 Tako npr. u austrijskom pravu, paragraf 35. austrijskog ZMPP-a, v. Bouček, Vilim, Opće odredbe deliktne statuta - prinos tezama za Nacrt hrvatskog zakona o međunarodnom privatnom pravu, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, vol. 48, br. 1-2/1998., str. 129. – 130.

49 *Ibid.*

50 *Ibid.*

vane onečišćenjem rijeke Rajne.⁵¹ Presuda Europskog suda u ovom slučaju⁵² važna je i zbog toga što je Sud dao tumačenje pojma štetni događaj.⁵³

4.2. DELIKTNI STATUT U HRVATSKOM ZRS-U

ZRS deliktini statut regulira odredbama čl. 28. i čl. 29.⁵⁴ Tako je prema čl. 28. st. 1. ZRS-a za izvanugovornu odgovornost za štetu, ako za pojedine slučajeve nije drukčije određeno, mjerodavno je pravo mjesta gdje je radnja izvršena ili pravo mjesta gdje je posljedica nastupila, ovisno o tome koje je od ta dva prava povoljnije⁵⁵ za oštećenika.⁵⁶ Za protupravnost radnje, prema čl. 28. st. 3. mjerodavno je pravo mjesta gdje je radnja izvršena ili gdje je posljedica nastupila, a ako je radnja izvršena ili je posljedica nastupila na više mjesta – dovoljno je da je radnja protupravna po pravu bilo kojega od tih mjesta.

Člankom 29. ZRS je određeno: “ako je događaj iz kojeg proizlazi obveza za naknadu štete nastao na brodu, na otvorenom moru ili u zrakoplovu, pravom mjesta gdje su se dogodile činjenice koje su uzrokovale obvezu naknade štete smatra se pravo države čiju pripadnost brod ima odnosno pravo države u kojoj je zrakoplov registriran.”

Prema tome, po čl. 28.st.1.za izvanugovornu odgovornost za štetu mjerodavno je pravo mjesta počinjenja protupravnog čina, a to je mjesto gdje je počinitelj radio ili u slučaju propuštanja gdje je bio dužan raditi, kao i ono mjesto gdje je nastupila štetna posljedica u smislu povrede pravnog dobra ili zakonom zaštićenog interesa. Razlikujemo, dakle, mjesto počinjenja štete (*locus actus*) i mjesto gdje je štetna posljedica nastupila (*locus damni*).⁵⁷

Dakle, na izvanugovornu odgovornost za štetu, hrvatski sud će na temelju odredaba ZRS-a primjenjivati “načelo *favor laesi* i *ex offio* odrediti primjenu prava mjesta radnje ili prava mjesta posljedice, ovisno o tome koje je za oštećenika povoljnije. Držimo međutim, da hrvatski sud može već danas, u smislu općih odredaba deliktneog statuta u europskom mpp-u i europskog primarnog asocijacijskog prava, temeljem čl. 69. kao harmonizacijske klauzule u Sporazumu o stabilizaciji i pridruživanju iz 2001., primjenjivati (i) pravo najuže veze (*lex connexitatis*), te pravo koje su stranke izabrale (*lex autonomiae*).⁵⁸

51 Opširnije vidi u Tomljenović, V., Pomorsko međunarodno privatno pravo: izvanugovorna odgovornost za štetu i problem izbora mjerodavnog prava, *op. cit.*, str. 86. – 87. i 429. – 430.

52 Odluka Suda u predmetu *Handelskwekerij G. J. Bier BV v Mines de Potasse d'Alsace SA*. od 30. 11. 1976., C-21/76., ECR (1976.), 01735. dostupna na: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:61976CJ0021:EN:HTML#DI> (20. 5. 2012.)

53 Sud je utvrdio da “izraz “štetni događaj” obuhvaća štetnu radnju kao i štetnu posljedicu, a naknadno i to da “mjesto gdje je štetni događaj nastao” ne uključuje (i) mjesto gdje je oštećenik pretrpio financijsku štetu, koja je nastala kao posljedica prvotne štete nastale i pretrpljene u drugoj državi ugovornici.” Bouček, V., Uredba Rim II - Komunitarizacija europskog međunarodnog deliktneog prava - drugi dio: Opće poveznice deliktneog statuta Uredbe Rim II i harmonizacija hrvatskog MPP-a, *op. cit.*, str. 494.

54 “Članak 28. ZRS-a nomotehnički je zamišljen kao kolizijska norma koja sadrži opće odredbe, a članak 29. ZRS-a kao kolizijska odredba kojom se ureduju posebni slučajevi deliktneog statuta.” Bouček, V., Opće odredbe deliktneog statuta, *op. cit.*, str. 120.

55 Ovim alternativnim kolizijskim pravilima favorizira se oštećenik, smanjuje se mogućnost da se njegov zahtjev za naknadu štete odbije. S druge strane, ovakvo rješenje dovodi do pravne nesigurnosti na strani štetnika.

56 U čl. 28. st. 2. propisuje se da je pravo iz čl. 28. st. 1. mjerodavno i za izvanugovornu odgovornost za štetu koja je nastala u svezi s pravnim odnosima iz čl. 27. ZRS (ti odnosi su: stjecanje bez osnove, poslovodstvo bez naloga, uporaba stvari bez poslovodstva).

57 Bouček, V., Opće odredbe deliktneog statuta, *op. cit.*, str. 121.

58 Bouček, V., Uredba Rim II - Komunitarizacija europskog međunarodnog deliktneog prava - drugi dio: Opće poveznice deliktneog statuta Uredbe Rim II i harmonizacija hrvatskog MPP-a, *op. cit.*, str. 488.

Poredbena materijalna prava različito reguliraju izvanugovornu odgovornost. Izvori razlika mogu biti: različiti temelji odgovornosti, pretpostavke odgovornosti, deliktna odgovornost štetnika i razlozi za njeno isključenje ili ograničenje, koje se štete mogu naknaditi, obujam naknade štete, oblik naknade štete.⁵⁹

Osim kolizijskih pravila za izvanugovornu odgovornost za štetu sadržanih u ZRS-u postoje i posebna kolizijska pravila deliktneog statuta koja se nalaze u drugim unutarnjim izvorima hrvatskoga međunarodnog privatnog prava (*lex specialis*). Na temelju načela *lex specialis derogat legi generali* i izričite odredbe ZRS-a, odredbe deliktneog statuta sadržane u takvim posebnim zakonima po pravnoj snazi su iznad općih odredaba deliktneog statuta u ZRS-u (čl. 3. ZRS-a).

4.3. DELIKTNI STATUT U PLOVIDBI UNUTARNJIM VODAMA

4.3.1. ODGOVARAJUĆA PRIMJENA DELIKTNOG STATUTA IZ PZ-A I KVALIFIKACIJA POJMA PLOVILO

Budući da Zakon o plovidbi i lukama unutarnjih voda, kako je već ranije navedeno, ne sadrži odredbe o mjerodavnom pravu za sporove koji nastanu u odnosima iz unutarnje plovidbe s međunarodnim obilježjem (v. *supra* 2. 2.), za izvanugovornu odgovornost za štetu u prometu unutarnjim vodama na odgovarajući način se primjenjuju odredbe deliktneog statuta iz PZ-a (*arg. ex* čl. 1. st. 2. ZPLUV-a).⁶⁰

Odredbe Dijela X. PZ-a primjenjuju se prema čl. 967. PZ-a na svaki plovni objekt koji je **brod** prema hrvatskom pravu te na svaki plovni objekt koji je brod prema pravu države čiju državnu pripadnost ima. Tom odredbom rješava se problem kvalifikacije pojma broda. Dakle, pitanje što je brod i koji se plovni objekt smatra brodom vrijedi kvalifikacija prema pravu njegove državne pripadnosti, *a contrario*, u kvalifikaciji PZ-a što je brod ne primjenjuje se isključivo *lex fori*. Iz ove odredbe slijedi da se rješenja PZ-a primjenjuju samo na brod, dok o ostalim plovnim objektima PZ izričito ništa ne govori.⁶¹

ZPLUV, pak, izostavlja pojam broda unutarnje plovidbe i uvodi širok pojam plovila.⁶² Budući da ZPLUV ne koristi pojam brod nego **plovilo**, a plovilo je plovni objekt namijenjen za plovidbu ili plutanje unutarnjim vodama (čl. 4. t. 4. ZPLUV-a)⁶³, smatramo da se i za plovi-

59 Dika, M.; Knežević, G.; Stojanović, S., Komentar zakona o međunarodnom privatnom i procesnom pravu, *op. cit.*, str. 98.

60 Pri tome je načelno važno znati da PZ općenito sadrži mali broj kolizijskih pravila. "Posebna kolizijska pravila ustanovljena su samo za iznimne situacije gdje je to zahtijevala specifičnost pomorskih odnosa. Posljedica je da je, određeni broj pomorskih odnosa ostao izvan bilo koje od kategorija vezivanja specifičnih kolizijskih rješenja." Tomljenović, V., Pomorsko međunarodno privatno pravo: izvanugovorna odgovornost za štetu i problem izbora mjerodavnog prava, *op. cit.*, str. 29.

61 U dostupnoj literaturi nitko nije posebno analizirao navedeni problem. Profesor Grabovac spominje, bez dodatnog objašnjenja, da: "Znači, ako plovni objekt nema obilježje broda (npr. brodica), ne primjenjuju se odredbe ove glave." Grabovac, I., Pomorsko pravo Republike Hrvatske, *op. cit.*, str. 222. Isti autor, s druge strane navodi „da bi se neka „konstrukcija“, uređaj, naprava i sl. smatrala brodom, potrebna je podobnost plovnosti i promjene mjesta kao bitnog određenja sposobnosti plovljenja” te dalje obrazlaže „ako su naprave plovne, tj. prilagođene, osposobljene za pokretanje vlastitom ili tuđom pogonskom snagom, mogu se u širem smislu smatrati brodovima.” Grabovac, Ivo, Suvremeno hrvatsko pomorsko pravo i Pomorski zakonik, Književni krug, Split, 2005., str. 65.

62 ZPLUV određuje da plovilo hrvatsku državnu pripadnost stječe upisom u odgovarajući upisnik, odnosno izdavanjem upisnog lista, privremenoga upisnog lista ili dozvole za plovidbu čamca te da nad plovilima hrvatske državne pripadnosti, Republika Hrvatska ima pravo i dužnost obavljati nadzor nad upravnim, gospodarskim i tehničkim poslovima (čl. 75.).

63 "Bivši Zakon o plovidbi unutarnjim vodama, Narodne novine 19/98., 151/03., 138/06., koji je bio na snazi sve do stupanja na snagu ZPLUV, poznavao je pojam plovila, ali je centralni pojam bio brod unutarnje plovidbe. Plovilo je, prema tom propisu, bio objekt

la, na odgovarajući način, mjerodavno pravo treba određivati kolizijskim pravilima koja vrijede za brod.⁶⁴ Za potpuno određivanje pojma “plovilo” pod koji ZPLUV supsumira i plutajući objekt,⁶⁵ treba reći i da “ZPLUV u značajnom dijelu svojih odredaba sadržava posebne odredbe za čamce, kojima ova plovila izuzima od odredaba koje inače vrijede za ostala plovila.”⁶⁶

“Prema postojećem hrvatskom zakonodavstvu (PZ i ZRS) u području pomorskih delikata isprepliće se primjena dvaju kolizijskopравnih rješenja: općeg kolizijskog pravila za deliktne odnose i primjena *lex loci delicti commissi* i posebnog kolizijskog pravila koje upućuje na *lex banderae*.”⁶⁷

U ovom dijelu rada bit će prikazane odredbe o mjerodavnom pravu Pomorskog zakonika te će se analizirati pojedine slučajeve izvanugovorne odgovornosti za štetu u plovidbi unutarnjim vodama: sudar brodova, smrt i tjelesne ozljede te oštećenje stvari kao i štete u okolišu.

4.3.2. MJERODAVNO PRAVO ZA SUDAR PLOVILA

Sudar brodova smatra se najvećim rizikom pomorskog pothvata. Sudar brodova definiramo kao događaj u kojem jedan ili više brodova izravnim dodirom ili neizravno prouzroči štetu drugom brodu.⁶⁸

Odredbe o sudaru plovila po čl. 183. ZPLUV-a primjenjuju se na odgovornost za štetu koju: 1. su plovilo, osobe na plovilu ili stvari pretrpjeli zbog sudara plovila; 2. jedno plovilo prouzroči drugom plovilu zbog obavljanja manevra ili propuštanja obavljanja manevra ili zbog nepridržavanja propisa o sigurnosti plovidbe, iako do sudara između plovila nije došlo; 3. prouzroči usidre-

prikladan za plovidbu i plutanje na vodi, a brod unutarnje plovidbe, osim ratnog broda, bio je definiran kao plovilo duljine od 15 metara i više, ili čija je najveća istisnina 15 tona i više, ili je osposobljeno za prijevoz više od 12 putnika, kao i tegljač i potiskivač, te plovilo opremljeno za pokretanje bočnog sastava bez obzira na njihovu duljinu i istisninu (članak 4., t. 4. i 5. Zakona o plovidbi unutarnjim vodama). Taj je propis slijedio stilizaciju PZ u pogledu pomorskih brodova. Tako su se odredbe koje su uređivale konkretna pitanja u pogledu brodova, uključujući i neka pitanja stvarnih prava, *mutatis mutandis* primjenjivale i na druga plovila, ako u samom zakonu nije bilo posebnih odredaba za ta druga plovila. Izuzetno, odredbe toga propisa o brodovima primjenjivale su se na plutajuće objekte i čamce samo ako je to tim propisom bilo predviđeno (arg. iz čl. 2. Zakona o plovidbi unutarnjim vodama).” Marin, Jasenko, Stvarnopravno uređenje za plovila unutarnje plovidbe, Poredbeno pomorsko pravo, vol. 48, br. 163/2009., str. 31.

64 Analizirajući odredbe stvarnog statuta za prijevozna sredstva (čl. 18. st. 3. ZRS - za vlasničkopravne odnose i druga prava na stvarima na prijevoznim sredstvima mjerodavno je pravo države čiju državnu pripadnost imaju ta sredstva), profesor Bouček navodi da sva prijevozna sredstva trebaju ispunjavati jednu zajedničku i opću pretpostavku: da je riječ o prijevoznim sredstvima koja pod normalnim uvjetima mogu služiti prometu osoba i robe s inozemstvom. Autor navodi da u kontekstu stvarnopravnog statuta u vodna prijevozna sredstva ubrajamo: pomorske brodove, brodove unutarnje plovidbe, jahte, brodice, ali ne i ona vodna prijevozna sredstva koja po svom načinu gradnje ne mogu na uobičajeni način služiti prometu s inozemstvom (to su npr. mali zračni čamac, mali čamac na veslanje, splav). Nadalje, profesor Bouček također ističe da se kategorija vezivanja “prijevozna sredstva” neće uvijek i u cijelosti pojmovno preklapati s izrazima pojedinih prijevoznih sredstava definiranih u drugim hrvatskim materijalopravnim izvorima, te da je navedeni pojam potrebno tumačiti šire. Opširnije vidi u: Bouček, Vilim, Prijevozna sredstva u optici hrvatskog i poredbenog međunarodnog privatnog prava, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, vol. 58, br. 1-2/2008., str. 361. - 389.

65 To proizlazi i iz čl.4.t.10. ZPLUV-a koji plutajući objekt definira kao plovilo koje u uobičajenim okolnostima nije namijenjeno za kretanje unutarnjim vodama. To znači da mu nedostaje temeljna osobina plovila – sposobnost plovljenja pa je jedino funkcionalna povezanost plovila i plutajućeg objekta razlog zbog kojeg zakonodavac i na plutajući objekt proširuje definiciju plovila.

66 Marin, J., Stvarnopravno uređenje za plovila unutarnje plovidbe, *op. cit.*, str. 33.

67 Tomljenović, V., Pomorsko međunarodno privatno pravo: izvanugovorna odgovornost za štetu i problem izbora mjerodavnog prava, *op. cit.*, str. 31.

68 Od sudara treba razlikovati tzv. udar koji predstavlja materijalni sraz broda s čvrstim (fiksni) pomorskim ili kopnenim objektom, npr. obalom, svjetionikom, plutajućim objektima, itd. Sudar plovila ZPLUV regulira u dijelu VI., glavi 1. te u čl. 182. navodi da se odredbe te glave ZPLUV-a primjenjuju na svako plovilo bez obzira na njegovu namjenu te hidroavion na vodi, prema odredbi čl. 192. i na vojna plovila.

no ili vezano plovilo, odnosno koja se nanese usidrenom ili vezanom plovilu; 4. prouzroče jedan drugom plovila koja plove u sastavu.

Odredbi o mjerodavnom pravu za sudar plovila u ZPLUV-u nema, pa se i za ovo pitanje na odgovarajući način primjenjuju odredbe PZ-a.⁶⁹ Pri određivanju mjerodavnog prava za naknadu štete zbog sudara brodova, PZ razlikuje je li do sudara došlo u unutarnjim morskim vodama odnosno teritorijalnom moru ili na otvorenom moru (čl. 976.)⁷⁰ Budući da je otvoreno more institut pomorskog prava, na plovidbu unutarnjim vodama će se primjenjivati samo one odredbe koje se odnose na unutarnje morske vode ili teritorijalno more.

Dakle, za sudar brodova bit će mjerodavno pravo države na čijem je području došlo do sudara (*lex loci delicti commissi*). "Naime, sudar brodova protupravni je događaj te se stoga odgovornost za štetu prosuđuje u skladu s pravom države unutar koje je delikt nastupio (princip teritorijalnosti). Utvrđivanje protupravnosti događaja i definiranje opsega štetnih posljedica mora se izvršiti u okvirima pravnog sustava države unutar koje je delikt nastupio."⁷¹ Kolizijsko pravilo *lex loci delicti commissi* je široko prihvaćeno i u poredbenom pravu. Kao iznimke od primjene *lex loci delicti commissi*, mogu se pojaviti primjena zajedničkog prava stranaka, pravo najbliže veze, pravo zajedničke zastave, *lex fori* i *lex autonomiae*.⁷²

U doktrini prevladava stajalište da *lex loci delicti* predstavlja pravo države u kojoj je do sudara došlo. Kao kriterij lokalizacije treba uzeti sam sudar kao nezgodu, odnosno događaj koji je prouzrokovao štetu. „Prednost takva rješenja, u odnosu na ostala, doktrina vidi u njegovoj jasnoći i jednostavnosti primjene.”⁷³

69 Na međunarodnom planu ova pravna pitanja uređuje Konvencija o ujednačavanju određenih pravila o sudarima u unutarnjoj plovidbi iz 1960. godine, ali Republika Hrvatska nije stranka Konvencije (v. http://www.unec.org/trans/conventn/legalinst_31_IWT_CIN.html ili http://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XII-3&chapter=12&lang=en) te Konvencija za izjednačavanje nekih pravila o sudaru brodova iz 1910. godine koja se primjenjuje na sudare između pomorskih brodova i pomorskih brodova i brodova unutarnje plovidbe bez obzira na to gdje je do sudara došlo.

70 Članak 976. PZ-a glasi: "(1) Na naknadu štete zbog sudara brodova primjenjuju se:

1) pravo države u čijem se teritorijalnom moru ili unutarnjim morskim vodama dogodio sudar,

2) odredbe PZ-a ako se sudar dogodio na otvorenom moru.

(2) Iznimno od odredaba stavka 1. ovoga članka, na naknadu štete zbog sudara brodova primjenjuju se:

1) ako svi brodovi koji su sudjelovali u sudaru imaju istu državnu pripadnost – pravo te države,

2) ako brodovi koji su sudjelovali u sudaru imaju različitu državnu pripadnost, ali je pravo svih tih država isto – pravo tih država."

U čl. 977. PZ određuje da će se iznimno od odredaba članka 976. PZ-a koje za naknadu štete zbog sudara brodova upućuju na primjenu stranog prava. primijeniti: 1. odredbe PZ – ako sve zainteresirane stranke imaju zajedničko državljanstvo ili uobičajeno boravište, odnosno sjedište u Republici Hrvatskoj; 2. hrvatsko pravo – ako je jedan od brodova koji je sudjelovao u sudaru hrvatski ratni ili javni brod.

71 Tomljenović, V., Pomorsko međunarodno privatno pravo: izvanugovorna odgovornost za štetu i problem izbora mjerodavnog prava, *op. cit.*, str. 262.

72 Analizirajući odredbe PZ-a o mjerodavnom pravu za sudar (pomorskih) brodova, profesorica Tomljenović navodi da je moguće da se mjesto sudara i mjesto štetne posljedice razlikuju pa postavlja pitanje je li moguće da se *lex loci delicti commissi* zamijeni s *lex damni* unatoč tome što PZ izričito ne predviđa tu mogućnost. Odgovor je negativan te navodi da je neprikladnost primjene prava države u kojoj su nastupile štetne posljedice u okolnosti da je mjesto nastupanja štetne posljedice ponekad slučajno, te da je ponekad teško utvrditi koje je pravo povoljnije. Tomljenović, V., Pomorsko međunarodno privatno pravo: izvanugovorna odgovornost za štetu i problem izbora mjerodavnog prava, *op. cit.*, str. 293. prema Šuc, A., Kolizijska pitanja kod sudara, pomoći i spašavanja na moru – de lege ferenda, Zbornik za pomorsko pravo, 1967.

73 *Ibid.*

Od primjene *lex loci delicti commissi*, PZ odstupa u nekoliko slučajeva:

1. ako svi brodovi koji su sudjelovali u sudaru imaju istu državnu pripadnost, primjenjuje se pravo te države – zajednička *lex banderae*;
2. ako brodovi koji su sudjelovali u sudaru imaju različitu državnu pripadnost, ali je pravo svih tih država isto – primjenjuje se pravo tih država;
3. ako sve zainteresirane stranke imaju zajedničko državljanstvo ili uobičajeno boravište, odnosno sjedište u Republici Hrvatskoj, primijenit će se odredbe PZ-a,
4. ako je jedan od brodova koji je sudjelovao u sudaru hrvatski ratni ili javni brod, primijenit će se hrvatsko pravo.

Ova kolizijska rješenja prihvatljiva su i za sudar plovila u unutarnjim vodama.

4.3.3. MJERODAVNO PRAVO ZA SMRT I TJELESNU OZLJEDU OSOBA

Kada govorimo o mjerodavnom pravu za izvanugovornu odgovornost za štetu zbog smrti ili tjelesne ozljede osoba, prije svega je potrebno definirati o kojim se osobama ovdje radi. Naime, osobe na kojima može nastati šteta mogu biti na brodu ili izvan njega. Pravne posljedice nezgoda na brodu obično se prosuđuju „u skladu s pravom zastave broda, režim brodarove odgovornosti za tjelesne ozljede i smrt kada je štetan događaj uzrokovan brodom, a unesrećene se osobe u trenutku nezgode nalaze izvan broda, prosuđuju se u skladu s *lex loci delicti commissi*, to jest pravom države u čijim je vodama štetni događaj nastupio.”⁷⁴ Također, osoba može imati i određeni status prema brodaru pa npr. razlikujemo: pomorce⁷⁵ (članove posade plovila/broda), putnike, slijepce putnike, kupače, i druge osobe (lučki radnici, stivadori). “Budući da o statusu osobe ovisi primjena materijalnih, ali i kolizijskih rješenja, u slučaju sumnje njen je status potrebno kvalificirati, i to prema odredbama *legis fori*, a u slučaju primjene stranog prava prema odredbama *legis causae*.”⁷⁶

Smrt i tjelesne ozljede posade plovila⁷⁷/broda najčešće su posljedice nezgoda na radu. Pomorski zakonik u dijelu u kojem govori o izvanugovornoj odgovornosti brodar za štetu koju brod prouzroči osobama izvan broda govori samo o kupačima i drugim osobama u moru, dakle ne spominje štetu zbog smrti i tjelesne ozljede posade. Međutim, prema stajalištu hrvatske teorije i sudske prakse⁷⁸, smrt i tjelesna ozljeda pomoraca kvalificirat će se kao izvanugovorna odgovornost, a mjerodavno pravo za smrt i tjelesne ozljede pomoraca će biti pravo koje je mjerodavno za radne odnose.⁷⁹

74 Tomljenović, V, Pomorsko međunarodno privatno pravo: izvanugovorna odgovornost za štetu i problem izbora mjerodavnog prava, *op. cit.*, str. 314.

75 Pod pomorcem se općenito smatraju, ovisno o kvalifikaciji, članovi posade broda, ali i druge osobe primjerice lučki radnici i radnici na platformama.

76 Tomljenović, V, Pomorsko međunarodno privatno pravo: izvanugovorna odgovornost za štetu i problem izbora mjerodavnog prava, *op. cit.*, str. 317.

77 ZPLUV u čl. 59 propisuje: “(1) Za štetu nastalu zbog tjelesne ozljede ili smrti člana posade plovila odgovara brodar ako je tjelesna ozljeda ili smrt nastala njegovom krivnjom ili krivnjom osobe za koje brodar odgovara. (2) Krivnja brodar se pretpostavlja, dok se ne dokaže suprotno, ako je smrt ili tjelesna ozljeda člana posade nastupila izravno ili neizravno kao posljedica brodoloma, sudara, nasukavanja, eksplozije, požara, ili mana plovila. (3) Rješavanje međusobnih sporova između člana posade plovila i brodar, kao i sporova između zapovjednika plovila i brodar provodi se prema posebnom zakonu.”

78 Vidi opširnije u: Skorupan Wolff, Vesna, Odluke domaćih sudova: Mjesto nastanka štete kao kriterij posebne međunarodne nadležnosti, Poredbeno pomorsko pravo, vol. 48, br. 163/2009., str. 203. – 208. i Prijedlog Zakona o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika, dostupno na: www.vlada.hr/hr/content/download/72698/1031121/file/55_01.pdf

79 Vidi opširnije u: Tomljenović, V, Pomorsko međunarodno privatno pravo: izvanugovorna odgovornost za štetu i problem izbora mjerodavnog prava, *op. cit.*; Tomljenović, Vesna, Mjerodavno pravo u sporovima za naknadu štete zbog smrti i tjelesne ozljede člana posade, Zbornik radova: Odgovornost brodar za smrt i tjelesnu ozljedu člana posade, osiguranje i naknada štete, Croatia osiguranje, Split, 1997., str. 52. – 72.

U Dijelu X. PZ-a koji regulira mjerodavno pravo, određuje se:

“(1) Za privatnopravne odnose koji proizlaze iz ugovora o zapošljavanju članova posade broda mjerodavno je pravo koje su stranke izabrale.

(2) Ako stranke nisu izabrale mjerodavno pravo, mjerodavno je pravo državne pripadnosti broda ako okolnosti ne upućuju na neko drugo pravo koje je činjenično ili pravno u bližoj vezi sa spornim odnosom i strankama.

(3) Primjena prava iz stavaka 1. i 2. ovoga članka ne isključuje primjenu prisilnih propisa prava najbliže veze o odgovornosti za smrt i tjelesne ozljede člana posade ako su oni za člana posade povoljniji” (čl. 971.).

U literaturi se navodi da se u američkom i engleskom pravu i odgovornost brodarica za smrt i tjelesne ozljede pomoraca kvalificiraju kao izvanugovornu odgovornost, dok se u francuskoj, belgijskoj i talijanskoj doktrini smatra daje riječ o ugovornoj odgovornosti.⁸⁰ Prema PZ-u za smrt i tjelesne ozljede kupaca i drugih osoba u moru koje prouzroči brod odgovara vlasnik broda i brodar, te osoba koja u trenutku događaja upravlja brodom ako je smrt ili tjelesna ozljeda prouzročena u područjima koja su taksativno navedena.⁸¹ Ako tu odredbu PZ-a primijenimo na unutarnje vode slijedi da će se spomenuta područja (kupališta,⁸² luke, prilazi luka, plovni putovi) nalaziti na unutarnjim vodama neke države, pa će mjerodavno pravo biti pravo države kojoj pripadaju unutarnje vode (*lex loci delicti commissi*).⁸³ I u ovom slučaju problem se može pojaviti ako se šteta dogodi na rijekama koje čine granicu između država. U tom slučaju može biti teško lokalizirati na području koje države se nalazi *locus delicti*.

80 U poredbenom pravu se o naknadi štete zbog smrti i tjelesne ozljede pomoraca odlučuje primjenom: *lex banderae*, *lex causae* ugovora o radi, kumulativnom primjenom *lex loci accidenti* i *lex fori*, prava najbliže veze. Vidi opširnije u: Tomljenović, V., Pomorsko međunarodno privatno pravo: izvanugovorna odgovornost za štetu i problem izbora mjerodavnog prava, *op. cit.*; Tomljenović, V., Mjerodavno pravo u sporovima za naknadu štete zbog smrti i tjelesne ozljede člana posade, *op. cit.*

81 Članak 810. PZ-a glasi: Za smrt i tjelesne ozljede kupaca i drugih osoba u moru koje prouzroči brod odgovara vlasnik broda i brodar, te osoba koja u trenutku događaja upravlja brodom:

- 1) ako je smrt ili tjelesna ozljeda prouzročena u području koje je proglašeno kupalištem ili u kojem je zabranjena plovidba – ako se ne dokaže da je oštećenik prouzročio štetu svojom namjerom ili grubom nepažnjom,
- 2) ako je smrt ili tjelesna ozljeda prouzročena u morskom pojasu do 150 metara od obale, a taj pojas ne ide u područje navedeno u točki 1), 3) i 4) ovoga stavka – ako se ne dokaže da je smrt ili tjelesna ozljeda prouzročena višom silom, namjerom ili grubom nepažnjom usmrćene, odnosno ozlijeđene osobe,
- 3) ako je smrt ili tjelesna ozljeda uzrokovana u lukama, na prilazima luka, na uobičajenim plovnim putevima, na području koje se isključivo koristi za sportsku i sličnu plovidbu (kao što su veslačke i jedriličarske regate, skijanje i sl.) i na području udaljenom više od 150 metara od obale, a nije riječ o području iz točke 4) ovoga stavka – ako se dokaže da je brod kriv za smrt, odnosno tjelesnu ozljedu osobe,
- 4) ako je smrt ili tjelesna ozljeda prouzročena na području u kojemu su zabranjeni pojedini načini ili sredstva plovidbe (npr. glisiranje, skijanje, prekoračenje brzine), a smrt je, odnosno tjelesna ozljeda, nastupila za obavljanja zabranjenog načina ili zabranjenim sredstvima plovidbe ako se ne dokaže da je oštećenik prouzročio štetu svojom namjerom ili grubom nepažnjom.

82 Prema čl. 26. Pravilnika o plovidbi unutarnjim vodama (Narodne novine, br. 138/2009), Kupcima je zabranjeno plivati izvan ograđenog i obilježenog vodnog prostora uredenog kupališta, a zabranjeno im je plivati i na plovnom putu. Ograđivanje i obilježavanje kupališta obavlja pravna ili fizička osoba koja upravlja kupalištem, na način koji odredi lučka kapetanija. Pravna ili fizička osoba koja upravlja urednim kupalištem dužna je provoditi mjere sigurnosti koje određuje lučka kapetanija.

83 “S obzirom na to da će se dijelovi mora koji su proglašeni kupalištima ili kojima je zabranjena plovidba, zatim morski pojas do 150 metara od obale, luke ili pristaništa itd. nalaze u obalnom moru ili unutrašnjim vodama neke države bit će mjerodavno *lex loci delicti commissi* – pravo države kojoj pripada obalno more, odnosno unutrašnje vode.” Matić, Ž., Međunarodno privatno pravo: posebni dio – izabrana poglavlja, Pravni fakultet Zagreb, Zagreb, 1982., str. 54.

4.3.4. MJERODAVNO PRAVO ZA OŠTEĆENJE STVARI

ZPLUV u čl.165.st.1.propisuje da plovilo odgovara za štetu koju nanese lučkim građevinama⁸⁴ ili okolišu u luci.⁸⁵

Pod oštećenjem stvari se u smislu čl. 811.st.1. PZ-a smatra šteta koju brod nanese operativnim obalama, lukobranima, lučkim uređajima i postrojenjima, plutajućim objektima (balisažnim oznakama, plutačama za vez, podvodnim kabelima, cjevovodima i sl.) te drugim objektima u luci ili na moru.⁸⁶

Za oštećenje stvari također nema izričitih odredaba za određivanje mjerodavnog prava u sporovima s međunarodnim obilježjem. Mjerodavno pravo je *lex loci delicti commissi*, tj. pravo države čije su unutarnje vode,⁸⁷ a lokalizacija ovih delikata u pravilu neće biti problematična.

4.3.5. MJERODAVNO PRAVO ZA ONEČIŠĆENJE RIJEČNOG OKOLIŠA

Osim onečišćenja okoliša koje je usko vezano uz samu plovidbu i iskorištavanje brodova, rijetko dolazi do zagađivanja rijeka uslijed ispuštanja štetnih, otpadnih, opasnih tvari u rijeke. Iako se rijekama prevozi relativno mala količina opasnih tvari u odnosu na druge grane prometa, svaka nesreća može uzrokovati velike štete. Osim materijalne štete na stvarima i štete na tjelesnom integritetu osoba koje sudjeluju u prijevozu (ali i trećih osoba), nesreće tijekom prijevoza opasnih tvari imat će za posljedicu i veliko onečišćenje okoliša (rijeka, obala - zemljišta) te će ugroziti biljni i životinjski svijet. U tom slučaju može doći do onečišćenja u jednoj državi na gornjem toku rijeke koje se spušta i zagađuje vodu i okoliš u državama u donjem toku rijeke. Važnost sprječavanja onečišćenja rijeka, posebno međunarodnih, bitna je i zbog činjenice da onečišćenje vodom može dospjeti i u more te tako onečistiti i morski okoliš.⁸⁸

Kao što je već rečeno, PZ razdvaja onečišćenje okoliša izlivanjem ulja s brodova kada se ulje prevozi kao teret, od onečišćenja okoliša izlivanjem ili izbacivanjem tvari opasnih i štetnih za okoliš.

PZ (čl. 812.) pod izvanugovornu odgovornost za onečišćenje okoliša podrazumijeva štete koje prouzroči brod izlivanjem ili izbacivanjem tvari opasnih i štetnih za okoliš (ulja, smećenih tekućih goriva i njihovih smjesa, smećenih voda, drugih smećenih tvari i drugih sličnih predmeta), a koje ne ulaze u štete za onečišćenje izlivanjem ulja koje se prevozi kao teret. Odgovornost za onečišćenje izlivanjem ulja koje se prevozi kao teret⁸⁹ regulira se u čl. 813. do 823. b. Ulja⁹⁰, nafta

84 Prema čl. 124. ZPLUV-a, lučke građevine su građevine u smislu općeg propisa o gradnji koje služe za obavljanje lučkih djelatnosti.

Dijele se na lučku infrastrukturu i lučku suprastrukturu. Lučku infrastrukturu čine operativne obale i druge lučke zemljišne površine, pristani, lučke ceste i željeznički kolosijeci te pripadajući željeznički uređaji, vodovodne, kanalizacijske, energetske i komunikacijske mreže, rasvjeta, ograde te druge građevine i uređaji koji po svojoj namjeni omogućuju siguran prilaz i privez plovila. Lučku suprastrukturu čine građevine izgrađene na lučkom području osim građevina koje spadaju u lučku infrastrukturu (upravne zgrade, skladišta, silosi, rezervoari i sl.).

85 Slično kao i u PZ-u, plovilo ne odgovara za štetu u dijelu u kojem je šteta uzrokovana krivnjom upravitelja luke, odnosno lučkog korisnika ili je uzrokovana stanjem lučkih građevina. Pod odgovornošću plovila se podrazumijeva odgovornost brodarara ili vlasnika plovila.

86 Za štetu odgovara vlasnik broda, odnosno brodarara. Brod ne odgovara za štetu u mjeri u kojoj je šteta prouzročena krivnjom trgovačkog društva ili tijela koje upravlja lukom ili stanjem obale, lukobrana, uređaja i postrojenja.

87 Matić, Ž., Međunarodno privatno pravo, *op. cit.*, str. 54.

88 Opširnije vidi u: Seršić, Maja, Seršić, Maja, Međunarodnopravna zaštita morskog okoliša, Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb, 2003. (dio Onečišćenje s kopnenih izvora, str. 111. - 125.).

89 Prema PZ-u vlasnik broda odgovara za štetu koju prouzroči brod koji prevozi ulje kao rasuti teret izlivanjem ili izbacivanjem tog ulja.

90 Prema čl. 813. st. 1. t. 2. PZ-a: ulje označuje sva postojana ugljikovodikova mineralna ulja kao što su sirova nafta, gorivo ulje, teško dizelsko ulje i ulje za podmazivanje, bez obzira prevozi li se kao teret ili kao njegovo pogonsko gorivo.

i naftni derivati te druge opasne tvari zauzimaju sve veće mjesto u prijevozu opasnih tvari unutarnjim vodama, a nesreće se često događaju. I u ovakvim situacijama dolazi do velikog zagađenja okoliša, a ulje se vodom brzo širi i prenosi nizvodno.

Na plovnim putovima unutarnjih voda, svakodnevno se nalazi veliki broj stranih plovila koji predstavljaju moguć izvor onečišćenja riječnog okoliša. ZPLUV u čl.12. propisuje da je zabranjeno s plovila izbacivati, izljevati ili ispuštati otpad, predmete ili tvari koje mogu ugroziti sigurnost plovidbe, živote i zdravlje ljudi ili onečistiti okoliš.

Ni ZPLUV, a ni PZ ne sadrže kolizijsko pravilo za onečišćenje okoliša na unutarnjim vodama, odnosno morskog okoliša. "U poredbenom pravu veoma su rijetka kodificirana kolizijska rješenja kojima bi se individualiziralo mjerodavno pravo za naknadu štete zbog onečišćenja okoliša općenito, a niti u svezi sa zagađivanjem mora s brodova. Međunarodna privatnopravna problematika odgovornosti za štetu uzrokovanu okolišu razmatrala se u okviru cjelokupne problematike izvanugovorne odgovornosti za štetu."⁹¹ U parnicama za naknadu štete primjenjivala su "kolizijska pravila i pravila o međunarodnoj nadležnosti, koja se primjenjuju za delikttnu nadležnost općenito, ili se, pak, pravo foruma primjenjuje neposredno, pa se o kriterijima izbora mjerodavnog prava ne izjašnjava."⁹²

Dakle, budući da za izvanugovornu odgovornost za štetu riječnom/morskom okolišu nema izričitih rješenja primjenjivat će se opća pravila međunarodnog privatnog prava. Mjerodavno pravo je *lex loci delicti commissi*, tj. pravo države čije su unutarnje vode.⁹³ Međutim, treba reći da se kad je riječ o onečišćenju okoliša, vrlo često, mjesto štetnog događaja i mjesto nastupanja štetnih posljedica ne podudaraju: voda brzo i lako može onečišćenje prenijeti iz jedne u drugu državu posebno kada je riječ o onečišćenju rijeka. Zbog toga se u teoriji ističe da oštećeniku treba dati pravo izbora između *lex loci delicti commissi* i *lex loci damni*, ovisno o tome koje je pravo za njega povoljnije. Navedeno rješenje vrijedi i za hrvatsko pravo: budući da će se za štetu riječnom/morskom okolišu primjenjivati opća pravila međunarodnog privatnog prava, odnosno odredbe čl. 28. ZRS-a koji dopušta izbor između *lex loci delicti commissi* i *lex loci damni*. Također, treba spomenuti da "dok se u komparativnom pravu izbor povoljnijeg prava prepušta oštećenom, zbog prioriteta koji se pridaje njegovoj zaštiti, u hrvatskoj doktrini općenito odnosno pravo izbora povoljnijeg prava sud mora izvršiti *ex officio*."⁹⁴

Budući da nema izričitog rješenja za mjerodavno pravo za izvanugovornu odgovornost za onečišćenje okoliša, trebalo bi ga u nekoj od izmjena zakona donijeti. Od postojećih kolizijskih pravila, za izvanugovornu odgovornost za onečišćenje okoliša kao moguća rješenja mogu se uz *lex loci delicti commissi* i *lex loci damni* pojaviti i pravo najbliže veze, te *lex autonomiae*.

91 Tomljenović, V., Pomorsko međunarodno privatno pravo: izvanugovorna odgovornost za štetu i problem izbora mjerodavnog prava, *op. cit.*, str. 403.

92 *Ibid.*

93 Matić, Ž., Međunarodno privatno pravo, *op. cit.*, str. 54.

94 Tomljenović, V., Pomorsko međunarodno privatno pravo: izvanugovorna odgovornost za štetu i problem izbora mjerodavnog prava, *op. cit.*, str. 426.

4.4. DELIKTNI STATUT U UREDBI RIM II

Važnost Uredbe Rim II kao izvora europskog međunarodnog deliktneog prava sadržana je u činjenici da će navedeni izvor sekundarnog prava EU, nakon što Republika Hrvatska postane članica Europske unije postati dio hrvatskog pravnog poretka. Također od tada, Uredba Rim II. u cijelosti će obvezivati hrvatske sudove i izravno će se primjenjivati u Republici Hrvatskoj (čl. 32.⁹⁵ Uredbe Rim II).

Profesor Bouček ipak smatra da je i prije 1. srpnja 2013., kada će se Uredba Rim II i u Hrvatskoj primjenjivati izravno, moguće u duhu harmonizacijske klauzule iz čl. 69. Sporazuma o stabilizaciji i pridruživanju od 29. listopada 2001. zaključenog između Republike Hrvatske, s jedne strane, i europskih zajednica i njihovih država članica, s druge strane, važeće hrvatske odredbe deliktneog statuta tumačiti *de lege lata* i *de lege europeae ferenda* u skladu s odredbama važećeg europskog međunarodnog deliktneog prava u Uredbi Rim II.⁹⁶

Konkretni cilj Uredbe Rim II bio je unifikacija kolizijskih odredaba autonomnog prava država članica EU (osim Danske) i sprječavanje *forum shoppinga* u EU na području izvanugovorne odgovornosti za štetu.⁹⁷ Šteta u smislu Uredbe Rim II obuhvaća sve posljedice štetne radnje, stjecanja bez osnove, posloводства bez naloga ili *culpa in contrahendo* (čl. 2. st.1. Uredbe Rim II). Uredba se primjenjuje i na izvanugovorne obveze koje vjerojatno mogu nastati (čl. 2. st. 2. Uredbe Rim II).

4.4.1. OPĆE POVEZNICE

Uredba Rim II sadrži sljedeće poveznice: mjesto štete, zajedničko redovno boravište štetnika i oštećenika, očito najuža veza, te stranačka autonomija.

4.4.1.1. MJESTO ŠTETE

Prema čl. 4. st. 1. Uredbe Rim II, ako drugo ne proizlazi iz odredaba Uredbe, za izvanugovornu obvezu nastalu iz štetne radnje primjenjuje se pravo države u kojoj je nastala šteta, bez obzira na to u kojoj je državi nastao događaj koji je uzrokovao štetu ili su nastupile neizravne posljedice štete. Iz toga slijedi da je opće pravilo deliktneog statuta primjena odredaba *lex loci damni*.⁹⁸

U postupku donošenja Uredbe Rim II bilo je istaknuto da poveznica mjesta štetne posljedice (*locus damni*) sadržana u važećoj odredbi čl. 4. st. 1. Uredbe Rim II polazi od načela „simpatije sa žrtvom”, budući da se u najviše slučajeva ona poklapa s pravom države oštećenikova boravišta.⁹⁹ Primjena poveznice *locus damni* ima funkciju zaštite pravnih interesa i pravnih dobara, jer se

⁹⁵ U čl. 32., st. 1. Uredbe Rim II propisuje se da Uredba u cijelosti obvezuje i neposredno se primjenjuje u državama članicama u skladu s Ugovorom o osnivanju Europske zajednice.

⁹⁶ Bouček, Vilim; Bešlić Bouček, Ivana, Europeizacija deliktneog statuta u suvremenom poredbenom međunarodnom privatnom pravu i uredba Rim II, Hrvatska pravna revija, br. 7-8/2009., str. 88.

⁹⁷ Bouček, Vilim, Uredba Rim II - Komunitarizacija europskog međunarodnog deliktneog prava - povijesna skica i opći pravni okvir, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, vol. 45. br. 2/2008., str. 296.

⁹⁸ Odredba čl. 4. st. 1. Uredbe Rim II, samo se djelomično poklapa s odredbom Uredbe Bruxelles I o deliktnoj nadležnosti. Opširnije vidi Bouček, V., Uredba Rim II - Komunitarizacija europskog međunarodnog deliktneog prava - drugi dio: Opće poveznice deliktneog statuta Uredbe Rim II i harmonizacija hrvatskog MPP-a, *op. cit.*, str. 494.

⁹⁹ Usp. Proposal for a Regulation of the European Parliament and the Council on the law applicable to non-contractual obligations ("Rome II"), COM (2003) 427 final., str. 11. prema Bouček, V., Uredba Rim II - Komunitarizacija europskog međunarodnog deliktneog prava - drugi dio: Opće poveznice deliktneog statuta Uredbe Rim II i harmonizacija hrvatskog MPP-a, *op. cit.*, str. 492.

oštećenik štiti prema mjerilima okoline u kojoj su njegova prava ili dobra povrijeđena ili oštećena. Osim toga, poveznica *locus damni* odgovara i načelima suvremenog odštetnog prava prema čijim odredbama se više u prvi plan ne stavlja kažnjavanje protupravnog ponašanja, već dominira kompenzacijska funkcija suvremenog odštetnog prava.¹⁰⁰

Dakle, Uredba Rim II kao opće pravilo određuje da je za izvanugovorne obveze mjerodavno pravo mjesta gdje je izravna šteta nastala ili bi mogla nastati, neovisno o tome u kojoj državi je šteta radnja počinjena i neovisno o tome u kojoj državi je indirektna šteta nastupila.¹⁰¹

4.4.1.2. ZAJEDNIČKO REDOVNO BORAVIŠTE

U čl. 4. st. 2. Uredbe Rim II određuje se da ako osoba čija se odgovornost traži i osoba koja je oštećena u trenutku nastupanja štete imaju redovno boravište u istoj državi, primjenjuje se pravo te države. Mjerodavna je *lex firmæ habitationis communis* ili *lex communis*.

Dakle, *lex firmæ habitationis communis* je načelno u užoj vezi sa štetnim događajem nego eventualno pravo registracije vozila ili sjedišta osiguravatelja vozila ili fizičkih osoba. Istodobno je u poredbenom pravu poveznica zajedničko prebivalište oštećenika i štetnika potisnula i primjenu poveznice državljanstvo u deliktnom statutu. „Samo pak za sebe, postojanje zajedničkog državljanstva ne zamjenjuje primjenu prava mjesta počinjenja štete. To stajalište potvrdila je i ranija sudska praksa.¹⁰² I u praktičnoj primjeni upotreba *legis communis* nalazi svoje opravdanje. Nakon štetnog događaja u državi A, štetnik i oštećenik iz države B vraćaju se u državu B u kojoj će se onda i pitanje naknade štete bitno lakše riješiti. Toj tvrdnji ide u prilog i vrlo čest slučaj da se u mjestu zajedničkog redovnog boravišta stranaka iz štetnog događaja, najčešće nalazi i sjedište osiguravatelja.”¹⁰³

4.4.1.3. OČITO NAJUŽA VEZA

Ako iz svih navedenih okolnosti proizlazi da nedopuštena radnja ima očito bližu vezu s državom različitom od one utvrđene prema st. 1. ili st. 2. čl. 4. Uredba Rim II., primjenjuje se pravo te druge države. Očito bliža veza s drugom državom može se temeljiti posebice na već postojećem

100 *Ibid.*, Proposal for a Regulation of the European Parliament and the Council on the law applicable to non-contractual obligations ("Rome II"), COM (2003) 427 final., str. 12.

101 Bouček, V., Uredba Rim II - Komunitarizacija europskog međunarodnog deliktneog prava - drugi dio: Opće poveznice deliktneog statuta Uredbe Rim II i harmonizacija hrvatskog MPP-a, *op. cit.*, str. 491.

102 "Njemački Savezni sud je u sporu radi naknade štete utvrdio mjerodavnost prava mjesta počinjenja štete, iako su u štetnom događaju sudjelovala dva Nizozemca i premda je vozilo bilo registrirano u Nizozemskoj. Odlučujuće su bile činjenice mjesta počinjenja prometne nezgode (Frankfurt/Main) i činjenica da su obje stranke bile zaposlene u Njemačkoj (Köln), dakle, imale zajedničko redovno boravište u istoj državi (Presuda njemačkog Saveznog suda od 23. studenog 1971., IPRspr. 1971., Nr. 11., kao i NJW, 1972., str. 385). Odlučujući o naknadi štete njemački Savezni sud nije primijenio ni pravo državljanstva stranaka, ni pravo mjesta počinjenja štete, već pravo države u kojoj su stranke "ostvarile socijalni kontakt", držeći da je mjerodavno "pravo njihove životne sredine ... koje su one "donijele" na mjesto štetnog događaja." U navedenom predmetu stranci (jugoslavenski državljani) imali su dugogodišnje zajedničko kućanstvo, pa prema tome i zajedničko redovno boravište u Njemačkoj, te je prema mišljenju Njemačkog saveznog suda valjalo stoga primijeniti njemačko pravo, iako su prometnu nesreću doživjeli u Austriji, te bez obzira na činjenicu da su stranke imale zajedničko strano državljanstvo (Presuda njemačkog Saveznog suda od 13. ožujka 1984., JZ, 1984., str. 669)." Bouček, V.; Bešlić Bouček, I., Europeizacija deliktneog statuta u suvremenom poredbenom međunarodnom privatnom pravu i uredba Rim II, *op. cit.*, str. 83.

103 *Ibid.*

pravnom odnosu između stranaka, kao što je ugovor koji je s nedopuštenom radnjom u bliskoj vezi (čl. 4. st. 3. Uredbe Rim II).¹⁰⁴

To znači da se u europskom međunarodnom privatnom pravu poveznica najuža veza ograničava. Umjesto izraza „bitno uža veza” iz čl.3,st.3. Nacrta Uredbe Rim II iz 2002. uvodi se restriktivnija sintagma „očito uža veza” koja naglašava iznimku u primjeni.¹⁰⁵

Čl. 4. st. 3. treba tumačiti kao izbjegavajuću (omekšavajuću) klauzulu od općeg pravila u odnosu na čl.4.st.1.i st.2. Uredbe Rim II.¹⁰⁶ To znači da primjena omeđavajuće klauzule treba biti restriktivna. Ona se treba primijeniti tek nakon što nadležno tijelo primjene utvrdi da, nakon prethodne analize, ne treba primijeniti st.1.i st. 2. čl. 4. Uredbe Rim II.

Omeđanje poveznice *locus delicti commissi* kao i *locus damni* postiže se u suvremenom pravu i primjenom akcesorne (pridružne) poveznice (čl.4.st.3.reč.2. Uredbe Rim II), kao konkretizacijom prava najuže veze. Akcesorna poveznica u kolizijskom pravilu kojim se određuje deliktini statut omogućuje da se mjerodavno pravo za izvanugovornu odgovornost za štetu može ocjenjivati po ranije nastalom pravnom odnosu između stranaka.¹⁰⁷

4.4.1.4. STRANAČKA AUTONOMIJA

Međutim, stranke se prema odredbama čl. 14. st. 1. Uredbe Rim II. mogu sporazumjeti o podvrgavanju izvanugovornih obveza pravu koje izaberu: a) sporazumom zaključenim nakon događaja koji je uzrokovao štetu ili b) ako se sve stranke bave trgovačkom aktivnošću, sporazumom zaključenim prije događaja koji je uzrokovao štetu. Izbor prava treba biti izričit ili jasno proizlaziti iz okolnosti slučaja, a njim se ne dira u prava trećih.¹⁰⁸

“U određivanju mjerodavnog prava za izvanugovornu odgovornost za štetu Uredba Rim II koristi kombinaciju subjektivne i objektivnih poveznica deliktinog statuta, a kao *tertium genus* i poveznicu najuža veza.”¹⁰⁹ Dakle, prema Uredbi Rim II za delikte je primarno mjerodavna *lex autonomiae*¹¹⁰ ako su stranke izabrale mjerodavno pravo. Ako stranke nisu izabrale mjerodavno pra-

104 Čl. 4. st. 3. Uredbe Rim II sadrži tzv. izbjegavajuću klauzulu: *lex loci damni* i *lex firmæ habitationis communis* neće se primijeniti ako je izvanugovorna obveza očito uže povezana s drugim pravnim poretkom, a u čl. 4. st. 3. reč. 2. Uredba Rim II sadrži i akcesornu poveznicu.

105 Bouček, V., Uredba Rim II - Komunitarizacija europskog međunarodnog deliktinog prava - drugi dio: Opće poveznice deliktinog statuta Uredbe Rim II i harmonizacija hrvatskog MPP-a, *op. cit.*, str. 496.

106 Prema t. 18. Preambule Uredbe Rim II.

107 Primjena akcesorne poveznice temelji se na ideji da se cjelokupni pravni odnos između stranaka treba urediti normama jednog pravnog poretka. U protivnom, pravni odnos je razbijen tako da se na različite dijelove određenog pravnog odnosa primjenjuje različito pravo. Slijedom navedene ideje vodilje i deliktini statut treba biti određen npr. po pravu mjerodavnom za ugovorni ili obiteljski statut. Ako se dakle, građanskopravnim deliktima, odnosno protupravnim činom, istodobno krše odredbe ugovornih odnosa između stranaka (npr. ugovori o prijevozu ili o radu), tada će se zahtjevi za izvanugovornu odgovornost za štetu ocjenjivati po ugovornom statutu. Bouček, Vilim, Opće odredbe deliktinog statuta - prinos tezama za Nacrta hrvatskog zakona o međunarodnom privatnom pravu, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, vol. 48, br. 1-2/1998., str. 141.

108 U st. 2. i 3. čl. 14. Uredbe Rim II, ograničava se stranački izbor mjerodavnog prava, dodavanjem tzv. protuizbjegavajućih odredaba. Opširnije vidi u: Bouček, V., Uredba Rim II - Komunitarizacija europskog međunarodnog deliktinog prava - drugi dio: Opće poveznice deliktinog statuta Uredbe Rim II i harmonizacija hrvatskog MPP-a, *op. cit.*, str. 497., Bouček, Vilim, Stranačka autonomija kao poveznica deliktinog statuta u Uredbi Rim II, Pravo u gospodarstvu, br. 5/2009., str. 1284. -1285,

109 Bouček, V., Uredba Rim II - Komunitarizacija europskog međunarodnog deliktinog prava - povijesna skica i opći pravni okvir, *op. cit.*, str. 301.

110 Opširnije vidi u: Bouček, V., Stranačka autonomija kao poveznica deliktinog statuta u Uredbi Rim II, *op.cit.*, str. 1264. - 1293.

vo uspodredno će se primijeniti pravo očito najuže veze, odnosno *lex firmae habitationis communis*, a tek nakon toga *lex loci damni* kojeg Uredba Rim II navodi na prvom mjestu.

4.4.2. POSEBNA ODREDBA DELIKTNOG STATUTA - ŠTETA ZA OKOLIŠ

U t. 24. Preambule Uredbe Rim II navodi se da šteta za okoliš znači „nepovoljnu promjenu u prirodnim resursima, kao što su voda, zemlja ili zrak, ugrožavanje funkcije koju taj resurs vrši u korist drugog prirodnog resursa ili javnosti, ili ugrožavanje raznolikosti živih organizama.”¹¹¹

Uredba Rim II u čl. 7. određuje da se mjerodavno pravo za izvanugovornu obvezu nastalu zbog štete za okoliš ili štete koja je naknadno nastala osobama ili stvarima kao rezultat takve štete, određuje se po pravu iz čl. 4. st. 1., osim ako osoba koja traži naknadu štete ne odluči zasnovati svoj zahtjev na pravu države u kojoj je došlo do događaja koji je uzrokovao štetu. Ova odredba će se primijeniti ako stranke nisu iskoristile pravo iz čl. 14. i sporazumjele se o mjerodavnom pravu. Prema tome, izvanugovorna odgovornost za štetu u okolišu u Uredbi Rim II prosuđuje se po *lex autonomiae*, a ako se stranke nisu sporazumjele o mjerodavnom pravu tada se presumira primjenjena *lex loci damni*, ali se to pravo neće primijeniti ako oštećenik koristi svoje opcijsko pravo i izabere primjenu *lex loci delicti commissi*.¹¹²

5. ZAKLJUČAK

U prometu unutarnjim vodama veliki broj stranih plovila znače svakodnevnu opasnost za sudara plovila, uzrok smrti ili tjelesne ozljede kupaca, oštećenje stvari i onečišćenje riječnog okoliša. Zbog toga je važno, uz ostala pitanja, odrediti mjerodavno pravo prema kojem će se rješavati izvanugovorna odgovornost za štetu.

Plovidba unutarnjim vodama općenito nije regulirana na zadovoljavajući način, a uređenje takvih privatnopravnih situacija s međunarodnim obilježjem u toj grani prometa je izrazito podnormirana. Zakon o plovidbi i lukama unutarnjih voda iz 2007. je nov zakon, ali sadrži brojne pravne praznine, što je do sada moglo stvarati nedoumice i probleme.

Zakon o plovidbi i lukama unutarnjih voda ne sadrži odredbe o mjerodavnom pravu za odnose iz plovidbe unutarnjim vodama s međunarodnim obilježjem. Ipak, sam ZPLUV određuje da se na pitanja koja nisu njime uređena na odgovarajući način primjenjuje Pomorski zakonik (čl.1.st.2. ZPLUV), a na odnose koji nisu uređeni ZPLUV-om i drugim zakonima, primjenjuju se i običaji iz područja unutarnje plovidbe (čl.1. st. 3. ZPLUV). Propisi koji su prije ZPLUV-a uređivali plovidbu unutarnjim vodama, također (ni)su sadržavali gotovo ista rješenja kada je riječ o mjerodavnom pravu te su također imali brojne zakonske praznine. Iako je u hrvatskoj pravnoj znatnosti taj problem već početkom osamdesetih prepoznat (npr. Matić), hrvatski zakonodavac pri donošenju ZPLUV-a, odnosno pri izmjenama i dopunama PZ-a, nije ispravio uočene nedostatke.

Međutim, i Pomorski zakonik sadrži vrlo mali broj kolizijskih pravila, pa se određeni odnosi neće moći podvesti niti pod jednu kategoriju vezivanja iz PZ-a. Popunjavanje pravnih praznina Pomorski zakonik rješava na taj način da u čl. 986. propisuje da ako u PZ-u nema odredaba o

¹¹¹ Babić, Babić, Davor; Jessel Holst, Christa, Međunarodno privatno pravo – zbirka unutarnjih, europskih i međunarodnih propisa, Narodne novine, Zagreb, 2011., str. 232.

¹¹² Opširnije o šteti u okolišu prema Uredbi Rim II vidi u: Kunda, Ivana, Uredba Rim II: ujednačena pravila o pravu mjerodavnom za izvanugovorne obveze u Europskoj uniji, Zbornik Pravnoga fakulteta Sveučilišta u Rijeci, vol. 28, br. 2/2007., str. 1293. – 1296.

pravu mjerodavnom za koji odnos iz dijela X. Zakonika (međunarodno privatno pravo i međunarodna nadležnost organa Republike Hrvatske), na te se odnose na odgovarajući način primjenjuju odredbe i načela PZ-a, odredbe i načela drugih zakona koji uređuju odnose s međunarodnim obilježjem, načela pravnog poretka Republike Hrvatske i općeprihvaćena načela međunarodnog privatnog prava. Pod drugim zakonima prvenstveno se misli na ZRS.

Primjena odredaba iz PZ-a na odnose iz plovidbe unutarnjih voda već na samom početku doводи do brojnih dvojbi i to zbog terminološke neusklađenosti ova dva zakona. PZ kao temeljni pojam koristi pojam brod, dok ZPLUV koristi pojam plovilo, a koje je po „definiciji” iz ZPLUV-a puno širi od pojma broda. Osim toga PZ propisuje da se odredbe dijela X. PZ-a primjenjuju na svaki plovni objekt koji je brod prema hrvatskom pravu te na svaki plovni objekt koji je brod prema pravu države čiju državnu pripadnost ima. Ovdje se postavlja pitanje (i u okviru pomorstva, ali i plovidbe unutarnjim vodama) što je s ostalim objektima: brodicama, jahtama, čamcima i sl. Primjena odredaba iz PZ-a na odnose iz plovidbe unutarnjih voda u pitanjima određivanja mjerodavnog prava treba primijeniti i na ostala plovila iz ZPLUV.

ZPLUV također ne definira i ne nabraja vrste izvanugovorne odgovornosti za štetu koja može nastati u plovidbi unutarnjim vodama. Iz analize odredaba Pomorskog zakonika, slijedi da bi izvanugovorna odgovornost za štetu u plovidbi unutarnjim vodama obuhvaćala: odgovornost za smrt i tjelesne ozljede osoba (prvenstveno kupača), odgovornost za oštećenje stvari (izvan plovila) odgovornost za onečišćenje riječnog okoliša i odgovornost za naknadu štete zbog sudara plovila.

Ako primjerice: putničko plovilo strane državne pripadnosti ošteti most na rijeci Dravi; tegljač strane državne pripadnosti ispusti opasne tvari u Dunav i onečisti okoliš; dođe do sudara između dva čamca od kojih je jedan strane državne pripadnosti, a drugi domaće; ili ako strano plovilo prouzroči smrt kupača na nekom od kupališta uz naše rijeke, postavlja se pitanje mjerodavnog prava za rješavanje spora.

Prema odredbama relevantnih hrvatskih propisa (ZPLUV-a koji upućuje na PZ, a u slučaju pravnih praznina u PZ-u i odredaba ZRS-a), mjerodavno pravo za delikte u plovidbi unutarnjim vodama načelno je *lex loci delicti commissi*.

Primjena pravila *lex loci delicti commissi* može biti prihvatljiva za većinu spornih situacija s međunarodnim obilježjem, ali u složenijim situacijama i do primjene prava koje je sa spornim odnosom u najbližoj vezi. Tako se npr. problem može pojaviti ako se šteta dogodi na rijekama koje čine granicu između država ili u slučajevima kada postoji spor oko granice. U tom slučaju može biti teško lokalizirati na području koje se države nalazi *locus delicti*.

Budući da pravo države u kojoj je delikt nastupio često nije pravo koje je sa spornim odnosom u najbližoj vezi, donose se posebna kolizijska pravila. Kada je riječ o sudaru brodova umjesto *lex loci delicti commissi* mjerodavno pravo je: 1. ako sva plovila koja su sudjelovala u sudaru imaju istu državnu pripadnost, zajednička *lex banderae*; 2. ako plovila koja su sudjelovala u sudaru imaju različitu državnu pripadnost, ali je pravo svih tih država isto, pravo tih država; 3. ako sve zainteresirane stranke imaju zajedničko državljanstvo ili uobičajeno boravište, odnosno sjedište u Republici Hrvatskoj, primijenit će se odredbe PZ-a, 4. ako je jedan od brodova koji je sudjelovao u sudaru hrvatsko vojno plovilo ili javno plovilo, primjenjuje se hrvatsko pravo.

Na delikte s međunarodnim obilježjem za koje ni PZ ne sadrži kolizijska pravila primjenjuju se odredbe ZRS-a o mjerodavnom pravu za izvanugovornu odgovornost za štetu. Budući da ZRS upućuje na *lex loci delicti commissi* ili *lex damni*, ovisno o tome koje je od ta dva prava povoljnije za oštećenika, možemo zaključiti da se ta rješenja na odgovarajući način mogu primijeniti i

na određivanje mjerodavnog prava za izvanugovornu odgovornost za štetu u prometu unutarnjim vodama.

Međutim, kao što je već rečeno, za očekivati je da će se opisani nacionalni kolizijski sustav primjenjivati u Republici Hrvatskoj do 30. lipnja 2013. godine kada bi trebala postati punopravnom članicom Europske unije. Nakon ulaska u EU u Hrvatskoj će se na odredbe deliktneog statuta u prometu unutarnjim vodama primjenjivati Uredba Rim II u okviru njenog polja primjene određenog u čl. 1.. Primjena Uredbe Rim II u hrvatskom međunarodnom privatnom pravu „omekšat“ će poveznicu *locus delicti commissi* uvođenjem dodatnih i novih poveznica: stranačke autonomije, očito uže veze i zajedničkog uobičajenog boravišta oštećenika i štetnika. Iz odredaba Uredbe Rim II slijedi da će se na građanskopravne delikte nastale između dva plovila ili izvan plovila u unutarnjoj plovidbi, ako stranke nisu izabrale mjerodavno pravo, primijeniti *lex loci damni* (čl.4.st.1. Uredbe Rim II), jer se načelno ne očekuje postojanje ranijeg ugovornog odnosa između oštećenika i štetnika u smislu čl. 4. st. 3. Uredbe Rim II.

Posebno se kolizijskom normom Uredna Rim II određuje mjerodavno pravo za izvanugovornu odgovornost nastalu zbog štete za okoliš. U tom se privatnopravnom odnosu s međunarodnim obilježjem primjenjuje *favor laesi*. Na temelju tog načela povoljnosti oštećenik može umjesto *legis damni* (čl. 4. st.1. Uredbe Rim II) izabrati primjenu *lex loci delicti commissi* (čl. 7. Uredbe Rim II). Ta odredba Uredbe najbližnja je važećem čl. 28. ZRS-a, ali nakon ulaska u Europsku uniju, hrvatski sudovi više neće morati *ex officio* utvrđivati povoljnije pravo za oštećenika, jer će tada izbor, primjena povoljnijeg prava u korist oštećenika za štetu okolišu biti oštećenikovo opcijsko pravo.

LITERATURA

1. Andrassy, Juraj; Bakotić, Božidar; Seršić, Maja; Vukas, Budislav, Međunarodno pravo 1, Školska knjiga, Zagreb, 2010.
2. Babić, Davor; Jessel Holst, Christa, Međunarodno privatno pravo – zbirka unutarnjih, europskih i međunarodnih propisa, Narodne novine, Zagreb, 2011.
3. Bosnić, Petar, Hrvatsko međunarodno privatno pravo – obrazloženje i komentar Zakona, knjiga I., Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu, Split, 1999.
4. Bosnić, Petar, Hrvatsko međunarodno privatno i procesno pravo – obrazloženje i komentar Zakona, knjiga II., Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu, Split, 2003.
5. Bosnić, Petar, Međunarodno privatno i interlokalno pravo Jugoslavije o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi, Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu, Split, 1981.
6. Bouček, Vilim; Bešlić Bouček, Ivana, Europeizacija deliktneog statuta u suvremenom porredbenom međunarodnom privatnom pravu i uredba Rim II, Hrvatska pravna revija, br. 7-8/2009., str. 77. – 88.
7. Bouček, Vilim: Europsko međunarodno privatno pravo u eurointegracijskom procesu i harmonizacija hrvatskog međunarodnog prava, Zagreb, 2009.
8. Bouček, Vilim, Opće odredbe deliktneog statuta - prinos tezama za Nacrt hrvatskoga zakona o međunarodnom privatnom pravu, Zbornik Pravnoga fakulteta u Zagrebu, vol. 48, br. 1-2/1998., str. 117. - 148.

9. Bouček, Vilim, Opće odredbe deliktne statuta u engleskom međunarodnom privatnom pravu - model za novi hrvatski Zakon o međunarodnom privatnom pravu?, Zbornik Pravnoga fakulteta u Zagrebu, vol. 49, br. 5/1999., str. 615. – 627.
10. Bouček, Vilim, Opće odredbe deliktne statuta u njemačkom međunarodnom privatnom pravu, Hrvatska pravna revija, br. 8/2004., str. 36. – 48.
11. Bouček, Vilim, Prijevozna sredstva u optici hrvatskoga i poredbenoga međunarodnog privatnog prava, Zbornik Pravnoga fakulteta u Zagrebu, vol. 58, br. 1-2/2008., str. 361. – 389.
12. Bouček, Vilim; Sente, Marina, Stranačka autonomija kao poveznica deliktne statuta u Uredbi Rim II, Pravo u gospodarstvu, br. 5/2009., str. 1264 – 1293.
13. Bouček, Vilim, Uredba Rim II - Komunitarizacija europskog međunarodnog deliktne prava - povijesna skica i opći pravni okvir, Zbornik radova Pravnoga fakulteta u Splitu, vol. 45, br. 2/2008., str. 287. – 304.
14. Bouček, Vilim, Uredba Rim II - Komunitarizacija europskoga međunarodnog deliktne prava - drugi dio: Opće poveznice deliktne statuta Uredbe Rim II i harmonizacija hrvatskog MPP-a, Zbornik radova Pravnoga fakulteta u Splitu, vol. 45, br. 3/2008., str. 487. – 504.
15. Crnić, Ivica, Zakon o obveznim odnosima: napomene, komentari, sudska praksa i prilozi, Organizator, Zagreb, 2006.
16. Ćorić, Dorotea, Što novo donosi Pomorski zakonik?, Pomorski zbornik, 42, 1/2004, str. 15. – 32.
17. Ćorić, Dorotea; Debeljak – Rukavina Sandra, Odgovornost prijevoznika za štete na robu u međunarodnom i domaćem prijevozu unutarnjim plovnim putevima, Zbornik Pravnoga fakulteta Sveučilišta u Rijeci, vol. 28, br. 2/2007., str. 1139. – 1183.
18. Dika, Mihajlo; Knežević, Gašo; Stojanović, Srđan, Komentar zakona o međunarodnom privatnom i procesnom pravu – Zakon o rešavanju sukoba zakona sa propisima drugih zemalja u određenim odnosima, Nomos, Beograd, 1991.
19. Grabovac, Ivo, Novi sustav odgovornosti u prijevozu stvari u unutarnjoj plovidbi u Hrvatskoj, Zbornik radova Pravnoga fakulteta u Splitu, vol. 45, br. 3/2008., str. 441. – 448.
20. Grabovac, Ivo, Pomorsko pravo Republike Hrvatske, Pravni fakultet Split, Split, 1997.
21. Grabovac, Ivo, Prijevoz stvari u unutarnjoj plovidbi u Hrvatskoj – de lege ferenda, Poredbeno pomorsko pravo, vol. 46, br. 161/2007., str. 3. – 11.
22. Grabovac, Ivo, Suvremeno hrvatsko pomorsko pravo i Pomorski zakonik, Književni krug, Split, 2005.
23. Katičić, Natko, Novi ogleđi o međunarodnom privatnom pravu i o procesnom pravu, Sveučilišna naklada Liber, Zagreb, 1977.
24. Katičić, Natko, Ogleđi o međunarodnom privatnom pravu, Narodne novine, Zagreb, 1971.
25. Kropholler, Jan, Internationales Privatrecht, Mohr Siebeck, Tübingen, 2006.
26. Kunda, Ivana, Uredba Rim II: ujednačena pravila o pravu mjerodavnom za izvanugovorne obveze u Europskoj uniji, Zbornik Pravnoga fakulteta Sveučilišta u Rijeci, vol. 28, br. 2/2007., str. 1269. – 1324.
27. Marin, Jasenko, Stvarnopravno uređenje za plovila unutarnje plovidbe, Poredbeno pomorsko pravo, vol. 48, br. 163/2009., str. 29. – 55.
28. Marin, Jasenko, Ugovorna odgovornost prijevoznika u unutarnjoj plovidbi, Zbornik Pravnoga fakulteta u Zagrebu, vol. 56, br. 4/2006., str. 969. – 1010.
29. Matić, Željko, Međunarodno privatno pravo: posebni dio - izabrana poglavlja, Pravni fakultet Zagreb, Zagreb, 1982.

30. Medić Musa, Ines, Hrvatsko pomorsko i zračno međunarodno privatno pravo izvanugovorne odgovornosti za štetu, magistarski rad, Sveučilište u Splitu, Pravni fakultet Split, 2002.
31. Pavić, Drago, Pomorsko imovinsko pravo, Književni krug, Split, 2006.
32. Radionov, Nikoleta; Čapeta, Tamara; Marin, Jasenko; Bulum, Božena; Kumpan, Ana; Popović, Nikola; Savić, Iva, Europsko prometno pravo, Sveučilište u Zagrebu Pravni fakultet, Zagreb, 2011.
33. Romštajn, Ivan; Osnove hrvatskoga prometnog prava i osiguranja, Sveučilište Josipa Jurja Strossmayera u Osijeku, Osijek, Požega, 2003.
34. Romštajn, Ivan; Vasilj, Aleksandra, Hrvatsko prometno pravo i osiguranje, Sveučilište Josipa Jurja Strossmayera u Osijeku, Osijek, 2006.
35. Sajko, Krešimir, Međunarodno privatno pravo, Narodne novine, Zagreb, 2009.
36. Seršić, Maja, Izvanugovorna odgovornost vlasnika broda i brodar, Usporedno pomorsko pravo, vol. 36, br. 141 – 144/1994., str. 165. – 171.
37. Seršić, Maja, Međunarodnopravna zaštita morskog okoliša, Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb, 2003.
38. Skorupan, Vesna, Odluke domaćih sudova i drugih organa: Stvarna nadležnost za postupanje u sporu za naknadu štete zbog smrti osobe na moru kao posljedice pomorske nezgode, Poredbeno pomorsko pravo, vol. 44, br. 159/2005., str. 218. – 220.
39. Skorupan Wolff, Vesna, Odluke domaćih sudova: Mjesto nastanka štete kao kriterij posebne međunarodne nadležnosti, Poredbeno pomorsko pravo, vol. 48, br. 163/2009., str. 203. – 208.
40. Šimac, Srđan, Primjena inozemnog prava kao mjerodavnog u pomorskim sporovima pred hrvatskim trgovačkim sudovima, Hrvatska pravna revija, br. 4/2004., str. 36. – 39.
41. Tomljenović, Vesna, Mjerodavno pravo u sporovima za naknadu štete zbog smrti i tjelesne ozljede člana posade, Zbornik radova: Odgovornost brodar za smrt i tjelesnu ozljedu člana posade, osiguranje i naknada štete, Croatia osiguranje, Split, 1997., str. 52. – 72.
42. Tomljenović, Vesna, Pomorsko međunarodno privatno pravo: izvanugovorna odgovornost za štetu i problem izbora mjerodavnog prava, Pravni fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 1998.
43. Tomljenović, Vesna, Prijedlog novele Pomorskog zakonika: međunarodno privatnopravni aspekti – izabrana pitanja, Pomorski zbornik, vol. 36, br. 1/1998., str. 101. – 135.
44. Vedriš, Martin; Klarić, Petar, Građansko pravo, Narodne novine, Zagreb, 2001.
45. Pomorski zakonik, Narodne novine, br. 181/2004, 76/2007, 146/2008, 61/2011.
46. Pravilnik o plovidbi unutaršnjim vodama Narodne novine, br. 138/2009.
47. Prijedlog Zakona o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika, dostupno na: www.vlada.hr/hr/content/download/72698/1031121/file/55_01.pdf
48. Zakon o obveznim odnosima, Narodne novine, br. 35/2005, 41/2008.
49. Zakon o plovidbi unutaršnjim vodama, Narodne novine, br. 19/1998.
50. Zakon o plovidbi i lukama unutaršnjih voda, Narodne novine, br. 109/2007, 132/2007.
51. Zakon o rješavanju sukoba zakona s propisima drugih zemalja u određenim odnosima, Službeni list SFRJ, 43/1982, 72/1982, Narodne novine, br. 53/1991.
52. Uredba Europskog parlamenta i Vijeća br. 864/2007 o mjerodavnom pravu za izvanugovorne obveze, Uredba Rim II (Regulation (EC) No 864/2007 of the European Parliament and of the Council of 11 July 2007 on the law applicable to non-contractual obligations (Rome II), OJ L 199, 31. 7. 2007., str. 40. – 49.).

53. Uredba Vijeća br. 44/2001 o sudskoj nadležnosti, priznanju i ovrši odluka u građanskim i trgovačkim predmetima, Uredba Bruxelles I (Council Regulation (EC) No 44/2001 of 22 December 2000 on jurisdiction and the recognition and enforcement of judgments in civil and commercial matters, OJ L 12, 15. 1. 2001., str. 1. – 23.).
54. Convention relating to the unification of certain rules concerning collisions in inland navigation http://www.unece.org/trans/conventn/legalinst_31_IWT_CIN.html 6. 5. 2012. http://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XII-3&chapter=12&lang=en 6. 5. 2012.
55. Odluka Suda u predmetu Handelskwekerij G. J. Bier BV v Mines de Potasse d'Alsace SA. od 30. 11. 1976., C-21/76., ECR (1976.), 01735.
56. http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:61976CJ0021:EN:HTML#DI_20_5_2012.
57. Kronologija odnosa RH – EU: <http://www.mvep.hr/ei/default.asp?ru=133&sid=&akcija=&jezik=1> 7. 5. 2012.

Biljana Činčurak Erceg, LLB, assistant, Faculty of Law in Osijek

APPLICABLE LAW TO NON-CONTRACTUAL LIABILITY FOR DAMAGE IN INLAND WATER TRANSPORT – CROATIAN SOLUTIONS DE LEGA LATA AND DE LEGE FERENDA

Summary

Although inland water transport is considered to be one of the safest transportation ways, accidents i.e. injuries can happen there. The Drava, the Danube and the Sava rivers, which flow through Croatia, are waterways of international importance and border rivers at the same time. Consequently, there is always a great possibility of an international dispute. Examples of non-contractual liability for damage comprises liability for death and physical injuries, damage to objects (damage of banks, breakwaters, port facilities, floating objects etc.), pollution of river environment and vessel collision.

The paper analyzes regulations in applicable law to non-contractual liability for damage in inland water transport according to applicable legal sources of inland transport and international law of persons. The most important links have also been dealt with as well as advantages and disadvantages of particular solutions. Since one of the essential issues of the legal framework regarding inland water transport is non-uniformity of regulations and numerous legal voids, this work conveys suggestions for changes i.e. amendments to national legislation.

Key words: Inland waters, non-contractual liability for damage, applicable law, links, water transport

Biljana Činčurak Erceg, dipl. Iur, Assistentin, Fakultät für Rechtswissenschaften, Osijek

DAS FÜR DIE AUSSERVERTRAGLICHE HAFTUNG FÜR SCHÄDEN IM BINNENSCHIFFFAHRT MASSGEBENDE RECHT – KROATISCHE LÖSUNGEN DE LEGE LATA UND DE LEGE FERENDA

Zusammenfassung

Der Binnenschiffahrt wird als ein der sichersten Transportweisen betrachtet, trotzdem sind auch hier Unfälle, bzw. Schäden möglich. Die Flüsse Drau, die Donau und die Sava, die durch Kroatien fließen, sind die Wasserwege von internationaler Bedeutung und gleichzeitig auch die Grenzflüsse. Aus diesem Grunde besteht auch eine große Möglichkeit für die Streitigkeiten mit internationalen Merkmalen. Die Fälle der ausservertraglichen Haftung für die Schäden umfassen die Haftung im Todesfalle und im Falle der Körperverletzung von Personen, Schädigung der Sachen (Schädigung von Ufern, Wellenbrechern, Hafeneinrichtungen, den obenaufschwimmenden Objekten, usw.), Verunreinigung der Flussumwelt, Zusammenstoß von Schiffen, usw.

In der Arbeit werden die Bestimmungen über die ausservertragliche Haftung für die Schäden bei der Binnenschiffahrt nach den relevanten Quellen des Binnenschiffahrtsrechts und des Internationalen Privatrechts analysiert. Desgleichen werden in der Arbeit die wichtigsten Verknüpfungen sowie alle Vorteile und Nachteile einzelner Lösungen angegeben und geklärt. Da die Uneinheitlichkeit der Vorschriften und zahlreiche Gesetzeslücken grundlegende Probleme der rechtlichen Lösungen bezüglich der Binnenschiffahrt sind, werden in diesem Beitrag Vorschläge für Änderungen, bzw. Ergänzungen von einheimischen Vorschriften dargelegt.

Schlüsselwörter: die Binnengewässer, die ausservertragliche Haftung für die Schäden, maßgebendes Recht, die Verknüpfungen, die Schiffahrt