



intranslaw ^{Zagreb2015}

1. Međunarodna konferencija
transportnog prava i prava osiguranja

KONFERENCIJSKI MATERIJALI



Pod pokroviteljstvom
Ministarstva vanjskih i europskih poslova
Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture
Republike Hrvatske

Glavni financijski partneri



Hrvatska banka za obnovu i razvitak



Ostali financijski partneri



Hrvatska regulatorna agencija za mrežne djelatnosti



Agencija za integralni transport



Croatian Civil Aviation Agency

Hrvatska agencija za civilno zrakoplovstvo



A STAR ALLIANCE MEMBER



International Shipping and Freight Agency Ltd. Međunarodna pomorska i prometna agencija d.o.o.

Institucionalni partneri



Agencija za zaštitu tržišnog natjecanja



Hrvatska udruga za pravo osiguranja



The European Law Students' Association
Europska udruga studenata prava



Hrvatsko društvo za pomorsko pravo



Udruga hrvatskih poslodavaca-brodara u međunarodnoj pomorskoj plovidbi



Fakultet prometnih znanosti



Croatian Civil Aviation Agency

Hrvatska agencija za civilno zrakoplovstvo



Hrvatska udruga poslodavaca



Centar za razvoj unutarnje plovidbe d.o.o. Zagreb



Jadranski zavod Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti



European Bank for Reconstruction and Development
Europska banka za obnovu i razvoj

Medijski pokrovitelj



intranslaw ^{Zagreb2015}

1. Međunarodna konferencija transportnog prava i prava osiguranja

Organizatori:



Akademija pravnih znanosti Hrvatske



Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu



Međunarodni Institut za pomorsko pravo Međunarodne pomorske organizacije

Sadržaj

Predgovor	05
Organizacijski odbor	07
Znanstveni i programski odbor	07
Sažeci izlaganja	09
Sažeci panela	31
INFO- LAB	34
Pozvani predavači [životopisi]	35



Poštovani sudionici,

Dobrodošli na **1. Međunarodnu konferenciju transportnog prava i prava osiguranja – INTRANSLAW Zagreb 2015**, prvi specijalizirani znanstveno – stručni forum posvećen ovoj problematici u Hrvatskoj, ali i široj regiji. Poticaj za organizaciju pronašli smo u nekoliko činjenica: prvo, Hrvatska je već više od dvije godine članica Europske unije, što za sobom povlači i potrebu kvalitetnog poznavanja brojnih izvora pravne stečevine EU koja uređuje područje transporta i osiguranja, a možda i potrebu promišljanja pitanja sustavne specijalizacije i trajne edukacije pravnika u ovom području, napose sudaca i odvjetnika. Čitav pravni okvir hrvatskog transportnog prava temeljito je izmijenjen procesom harmonizacije s pravnom stečevinom EU u predpristupnom razdoblju, što je ostavilo mnogo otvorenih tema i pitanja u praksi, koja zahtijevaju specijalizirani forum i publiku za njihovo raspravljavanje. Drugo, Hrvatska ima dugu tradiciju prijevoznike industrije u svim granama prometa i izvanredan geo-strateški položaj na [čak] dva glavna TEN-T prometna pravca – koridoru Rajna-Dunav, koji otvara velike prednosti u strateški važnom razvoju plovidbe unutarnjim vodama, te Mediteranskom koridoru koji potencira značaj luke Rijeka. Iz ovakvog prometnog položaja jasno proizlazi da je upravo transportna industrija od strateškog značaja za Hrvatsku, no jesmo li to i prepoznali i pretočili u praktične instrumente za opstanak ove industrijske grane nakon ulaska na jedinstveno tržište EU? Treće i konačno, pravna stečevina EU teži stvaranju jedinstvenog tržišta izjednačavanjem velikog broja pravila unutar pojedine grane transporta, no sve više i između različitih grana transporta. Razmjena znanja, iskustava i najboljih praksi u primjeni prava između verziranih stručnjaka različitih grana prometa postala je stoga imperativ, a time i umrežavanje transportne industrije i industrije transportnog osiguranja sa ostalim resorima koji intenzivno utječu na njezin rad i opstanak – pravosuđem, državnom upravom, regulatornim agencijama i znanošću. Zbog ta smo tri ključna razloga, uz vašu pomoć, kreirali INTRANSLAW Zagreb konferenciju kao novi forum okupljanja domaćih i stranih stručnjaka čiji je profesionalni interes vezan uz područje transportnog prava i prava transportnog osiguranja, kako bismo zajedno, razmjenom kvalitetnih informacija, osigurali dugoročnu konkurentnost i otvorili nove poslovne prilike. Različitost vaših interesa rukovodila nas je i u kreiranju programa, koji će tijekom dva dana konferencije simultano teći u više dvorana Kongresnog centra Forum, a na vama je da odaberete one teme koje bolje odgovaraju vašim interesima. Program obuhvaća preko 30 izlaganja o vrlo širokoj paleti tema vodećih domaćih i stranih stručnjaka, tri panel rasprave o važnim pitanjima za industriju: opstanak i strateške odrednice transportne industrije u vrijeme gospodarske krize, financiranje transporta i specijalizacija pravosuđa, te poslasticu za kraj: informatičku radionicu na kojoj ćete moći savladati vještine pretraživanja izvora prava EU.

Zahvaljujemo se na vašem aktivnom sudjelovanju, kojim ste prepoznali značaj ovog projekta. Posebno se zahvaljujemo i našim financijskim partnerima, bez čije podrške ne bismo mogli iznijeti ovaj zahtjevan projekt.

Želimo vam uspješan rad i ugodan boravak na konferenciji INTRANSLAW Zagreb 2015.!

Organizacijski odbor

Organizacijski odbor

Prof. dr. sc. **Nikoleta RADIONOV**, redovita profesorica, Katedra za pomorsko i općeprometno pravo, Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu, Hrvatska (predsjednica Organizacijskog odbora)

Mr. sc. **Dražen JAKOVINA**, zamjenik predsjednika Županijskog suda, Županijski sud Zagreb, Hrvatska

Prof. dr. sc. **Jasenکو MARIN**, redoviti profesor, Katedra za pomorsko i općeprometno pravo, Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu, Hrvatska

Mr. sc. **Maja MARKOVČIĆ-KOSTELAC**, ravnateljica, Mare Nostrum – Udruga hrvatskih poslodavaca-brodara u međunarodnoj pomorskoj plovidbi, Hrvatska

Mr. sc. **Hrvoje MARUŠIĆ**, pomoćnik ministrice, Ministarstvo vanjskih i europskih poslova Republike Hrvatske, Hrvatska

Doc. dr. sc. **Adriana Vincenca PADOVAN**, viša znanstvena suradnica, Jadranski zavod - Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Hrvatska

Mr. sc. **Hrvoje PAUKOVIĆ**, direktor, Hrvatski ured za osiguranje, Hrvatska

Dr. sc. **Mišo MUDRIĆ**, viši asistent, Katedra za pomorsko i općeprometno pravo, Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu, Hrvatska

Dr. sc. **Iva SAVIĆ**, viša asistentica, Katedra za pomorsko i općeprometno pravo, Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu, Hrvatska

Ana KAPETANOVIĆ, Voditeljica Odjela zrakoplovnog prava i međunarodnih poslova, Hrvatska agencija za civilno zrakoplovstvo, Hrvatska

Mr. sc. **Lucia TOMIĆ**, Zagrebački holding – Zagrebačke ceste, Hrvatska

Sofija BABIĆ, tajnica Kabineta ministra, Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture Republike Hrvatske, Hrvatska

Znanstveni i programski odbor

Prof. dr. sc. **Jasenکو MARIN**, redoviti profesor, Katedra za pomorsko i općeprometno pravo, Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu, Hrvatska (predsjednik Znanstvenog i programskog odbora)

Prof. dr. sc. **Nikoleta RADIONOV**, redovita profesorica, Katedra za pomorsko i općeprometno pravo, Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu, Hrvatska

Prof. dr. sc. **Davor VIDAS**, direktor programa Međunarodno pravo mora i pomorstvo, Institut Fridtjof Nansen, Norveška

Prof. dr.sc. **David J. ATTARD**, direktor, Međunarodni institut za pomorsko pravo Međunarodne pomorske organizacije (IMO-IMLI), Malta

Prof. dr.sc. **Martin J. DAVIES**, direktor, Centar za pomorsko pravo, Pravni fakultet Sveučilišta u Tulaneu, SAD

Prof. dr. sc. **Dorotea ĆORIĆ**, predstojnica, Katedra za pomorsko i općeprometno pravo, Pravni fakultet Sveučilišta u Rijeci, Hrvatska

Prof. dr. sc. **Slobodan KAŠTELA**, član suradnik, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Hrvatska

Prof. dr. sc. **Jelena Nikčević GRDINIĆ**, izvanredna profesorica, Fakultet za pomorstvo Kotor, Univerzitet Crne Gore, Crna Gora

Doc. dr. sc. **Nikolina BRNJAC**, voditeljica Katedre za intermodalni transport, Fakultet prometnih znanosti Sveučilišta u Zagrebu, Hrvatska

Doc. dr. sc. **Adriana Vincenca PADOVAN**, viša znanstvena suradnica, Jadranski zavod - Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Hrvatska

Doc. dr. sc. **Goran VOJKOVIĆ**, Fakultet prometnih znanosti Sveučilišta u Zagrebu, viši savjetnik, Centar za razvoj unutarne plovidbe d.o.o. Zagreb, Hrvatska

Dr. sc. **Vesna POLIĆ FOGLAR**, konzultant, GBF Rechtsanwälte, Švicarska

Dr. sc. **Mitja GRBEC**, konzultant, Mare Nostrvm, Corporate & Legal Services, Slovenija

Doc. dr. sc. **Boris JERMAN**, Luka Koper d.d., Slovenija

Veljko KOVAČEVIĆ, samostalni savjetnik, Sektor za vodni saobraćaj i bezbednost plovidbe, Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture Republike Srbije, Srbija

Prof. dr. sc. **Rhidian THOMAS**, profesor emeritus pomorskog prava i osnivač Instituta za međunarodno pomorsko i trgovačko pravo Pravnog fakulteta Sveučilišta Swansea, Ujedinjeno Kraljevstvo

Sažeci izlaganja

Prof. dr. sc. **Kristiaan BERNAUW**,

profesor transportnog prava na Pravnom fakultetu Sveučilišta u Gentu i Antwerpenu, (Belgija)

Bespilotne letjelice: novo doba u zrakoplovstvu

Fenomen bespilotnih uređaja i vozila na daljinsko (bežično) upravljanje prisutan je već neko vrijeme i to u raznim oblicima prijevoza: zemaljskom (vlakovi koji povezuju terminale zračnih luka, roboti na daljinsko upravljanje za razminiranje i onesposobljavanja eksplozivnih naprava, roboti za usisavanje prašine i košenje trave), zračnom (rakete, projektili, izviđačke letjelice), svemirskom (svemirske letjelice) i podvodnom (torpeda, podmornice za oceanografska istraživanja). No, važno razlikovno obilježje letjelica u odnosu na zemaljska vozila nalazi se u trećoj dimenziji njihove evolucije, što komplicira izradu regulacijskog okvira. Uređaji na daljinsko upravljanje donedavno bili su tek igračke za razonodu (modeli zrakoplova) bez praktične primjene ili pak veoma sofisticirani i skupi uređaji za znanstvene ili vojne svrhe (obavještajne ili bojne). Bespilotna letjelica može obavljati zadatke koji su preopasni za letjelicu s pilotom. One najavljuju pojavu novog segmenta u zrakoplovstvu. Prema trenutnom uređenju bespilotna letjelica ulazi u definiciju letjelice na motorni pogon (prilog 7. Čikaške konvencije), bez obzira da li je riječ o zrakoplovu s nepokretnim ili pokretnim krilom, ili zrakoplovu lakšem od zraka. Činjenica da njome ne upravlja pilot ne isključuje bespilotnu letjelicu iz ove definicije. Prilog 2. Čikaške konvencije prepoznaje kategoriju letjelice na daljinsko upravljanje, ali prema članku 8. Konvencije ona podliježe nacionalnom uređenju (cf. Infra).

Potrebna je odgovarajuća regulativa za održavanje razvoja ove nove, ali već i veoma raširene komercijalne primjene. Članak 8. Čikaške konvencije propisuje obvezu ishoda posebnog dopuštenja od nadležnih nacionalnih tijela za prolaz kroz zračni prostor bespilotnih letjelica. Stoga se regulacijski okvir trenutno veoma razlikuje od države do države: od liberalnog (regulatorni vakuum) do restriktivnog (potpuna zabrana). Zakonodavci/regulatori ubrzano rade na razvoju novih pravila kako bi stvorili pravni okvir koji će podržati ovu novu gospodarsku djelatnost i integrirati je u postojeći zrakoplovni sustav (SAD, Italija, itd.). S obzirom na međunarodnu prirodu zrakoplovstva i međunarodnu upotrebu bespilotnih letjelica, potreban je međunarodno koordinirani pristup u razvoju jednog usklađenog sustava. Međunarodna organizacija civilnog zrakoplovstva (ICAO) već je izdala Priručnik za sustave letjelica na daljinsko upravljanje (Remotely Piloted Aircraft Systems) koji sadrži smjernice za izradu relevantne zakonodavstva/regulative. ICAO i EU rade na razvoju pravnog okvira.

Čini se da postoji opći konsenzus da bespilotnim letjelicama mora biti dopušten promet bez odvajanja od ostalih korisnika zračnog prostora. Komercijalna upotreba takvih letjelica ima učinak na sigurnost koji svakako treba riješiti: ometanje zračnog prometa (kolizije, usisavanje bespilotnih letjelica u turbinu motora zrakoplova, itd.) te šteta po ljude i imovinu na tlu. Valja razmatrati mjere za suzbijanje rizika koje rabe tehnologije, kao što je Sustav za izbjegavanje kolizija (Collision Avoidance System). Sigurnosne je rizike (zloupotreba u terorističke svrhe, hakiranje, ometanje zemaljske kontrolne stanice, napadi na infrastrukturu, itd.) potrebno svesti na najmanju moguću mjeru. Moguće ugrožavanje privatnosti ozbiljan je problem: fotografije, video ili zvučni zapisi snimljeni tijekom prelijetanja preko zemlje u privatnom vlasništvu, itd. te prijestup smetanja posjeda u slučaju nedopuštenog niskog prelijetanja zemlje u privatnom vlasništvu. Bit će potrebno organizirati informativne kampanje kako bi se među korisnicima podigla svijest o regulatornim i operativnim ograničenjima.

Učinkovito provođenje regulative: kako ostvariti identifikaciju i praćenje vlasnika/upravljača uređaja tijekom leta? Konačno, koji bi bio prikladan sustav osiguranja i odgovornosti za nadoknadu štete žrtvama nezgoda?

Dr. sc. **Božena Bulum**, *viša znanstvena suradnica u Jadranskom zavodu HAZU (Hrvatska)*

Mr. sc. **Marija Pijaca**, *asistentica na Pomorskom odjelu Sveučilišta u Zadru, (Hrvatska)*

Dr. sc. **Marina Vokić-Žužul**, *znanstvena suradnica u Jadranskom zavodu HAZU (Hrvatska)*

Direktiva Europske unije o dodjeli ugovora o koncesiji i njena primjena na ugovore u segmentu pomorskog prijevoza

Na području dodjele ugovora o koncesiji postojala je pravna praznina koju su europski sudovi nastojali razriješiti pojašnjavanjem određenih pitanja povezanih uz dodjelu ugovora o koncesiji u okviru dvadeset i šest presuda na tom području koje su oni donijeli od 2000. godine do danas. Ipak, stanje na području dodjele ugovora o koncesiji bilo je daleko od zadovoljavajućeg. To je ukazalo nadležnim institucijama Europske unije na činjenicu da se probleme povezane uz dodjelu ugovora o koncesiji ne može rješavati od slučaja do slučaja te da je potrebno donošenje europskih pravila na tom području. Tako je početkom 2014. godine donesena Direktiva Europskog parlamenta i Vijeća o dodjeli ugovora o koncesiji.

U ovom radu analiziramo temeljne elemente te Direktive, kao što su precizna definicija koncesija, obvezno objavljivanje obavijesti o dodjeli koncesije u Službenom listu Europske unije u propisanim slučajevima, utvrđivanje određenih obveza u svezi s kriterijima za odabir i dodjelu koncesije koja tijela koja dodjeljuju koncesiju moraju poštovati, reguliranje izmjena koncesija za vrijeme njihovog trajanja, itd.

U radu je također napravljena kritička analiza primjene Direktive o dodjeli ugovora o koncesiji u segmentu pomorskog prijevoza, posebice na području dodjele ugovora o pružanju usluga pomorske kabotaže i ugovora o pružanju lučkih usluga koji se smatraju koncesijama za pružanje usluga te su, u tom smislu, podložni primjeni Direktive o dodjeli ugovora o koncesiji.

Dr. sc. **Vlatka Butorac Malnar**

docentica na Katedri za međunarodno i europsko privatno pravo Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci, (Hrvatska)

Linijski brodarski konzorciji u pravu tržišnog natjecanja EU

Pravo tržišnog natjecanja Europske unije (EU) zabranjuje kao nesukladno zajedničkom tržištu sve sporazume između poduzetnika, odluke udruženja poduzetnika i usklađeno djelovanje koji mogu utjecati na trgovinu između država članica i koji imaju za cilj ili učinak sprječavanje, ograničavanje ili ugrožavanje tržišnog natjecanja na zajedničkom tržištu (čl. 101. (1) Ugovora o funkcioniranju Europske unije, UFEU). Sporazumi i usklađena djelovanja obuhvaćeni navedenom zabranom ništetni su, a njihovi sudionici podložni su sankcijama.

U linijskom pomorskom prometu česta je pojava da brodari zajednički pružaju usluge linijskog pomorskog prijevoza tereta (tzv. konzorciji). Takva suradnja između brodara svakako može dovesti do ograničavanja tržišnog natjecanja na zajedničkom tržištu u smislu članka 101 (1) UFEU-a pa posljedično i do sankcija predviđenih pravom EU. To je posebice slučaj kod teških ograničenja poput utvrđivanja cijena usluga ili podjela tržišta i kupaca. Međutim, konzorciji mogu imati i pozitivne učinke. Mogu doprinijeti poboljšanju produktivnosti i kvalitete pružanja usluga linijskog pomorskog prijevoza ili pak doprinijeti promicanju tehničkog i gospodarskog napretka.

Imajući na umu pogodnosti i specifičnosti linijskih brodarskih konzorcija, još od 1995. godine oni su bili predmetom skupnog izuzeća. Općenito govoreći, skupna izuzeća odnose se na određene kategorije ograničavajućih sporazuma te izuzimaju tu vrstu sporazuma od zabrane pod uvjetom da su zadovoljeni uvjeti propisani uredbom o skupnom izuzeću. Izvorna uredba o skupnom izuzeću zamijenjena je 2009. godine Uredbom (EZ) br. 906/2009. Novom

Uredbom pravila koja se primjenjuju na konzorcije pojednostavljena su te bitno izmijenjena. U srpnju 2014. godine zaključeno jer da je skupno izuzeće i dalje opravdano te da se uvjeti na temelju kojih su utvrđeni doseg i sadržaj Uredbe (EZ) br. 906/2009 nisu bitno promijenili. Iz navedenog razloga primjena Uredbe je produžena do 2020. godine.

Cilj ovog izlaganja je dati pregled granica dopustivog postupanja u kontekstu linijskog pomorskog prijevoza, te upozoriti na one oblike postupanja koji bi bili suprotni pravu tržišnog natjecanja EU. To je od iznimne važnosti budući da je Republika Hrvatska ulaskom u EU postala obvezna izravno primjenjivati članke 101. i 102. UFEU.

Mladen Cerovac, *predsjednik Vijeća za zaštitu tržišnog natjecanja Agencija za zaštitu tržišnog natjecanja, (Hrvatska)*

Razmjena podataka između konkurenata

Kad govorimo o razmjeni podataka između poduzetnika, naročito ako je riječ o razmjeni podataka između izravnih tržišnih takmaca, tada prije svega mislimo na razmjenu tzv. „osjetljivih“ podatka. Pod tim pojmom podrazumijevamo razmjenu strateških podataka kao što su podaci o cijenama, količinama, tržišnim udjelima, budućem ponašanju odnosno budućoj tržišnoj strategiji konkurenata, i slično. Pritom razlikujemo dvije situacije. Prva je tzv. „javna razmjena podataka“ između konkurenata. Takva razmjena može imati pozitivne učinke na tržišno natjecanje, budući da podatke mogu koristiti i svi drugi subjekti koji djeluju na tržištu, uključujući potrošače čime se povećava transparentnost tržišta. Druga je tzv. „privatna razmjena podataka“, situacija u kojoj su razmijenjeni podaci dostupni isključivo konkurentima. Ona ima ograničavajući učinak na tržišno natjecanje, budući da povećava transparentnost samo na strani ponude.

U tom kontekstu razmjena podataka između konkurenata može imati dva osnovna oblika. Prvi je razmjena podataka koje ima obilježja zabranjenog sporazuma u obliku kartela. Drugi je oblik razmjena podataka kao indicija za postojanje usklađenog djelovanja između poduzetnika. Naime, takvi oblici razmjene podataka smanjuju ili potpuno uklanjaju svaku neizvjesnost o budućem ponašanju konkurenta, čime prestaje potreba za tržišnim natjecanjem. Drugim riječima, poduzetnici svoje konkurentsko ponašanje zamjenjuju kooperacijom, što je protivno interesima njihovih dobavljača i kupaca, kao i interesima potrošača u užem smislu riječi. Međutim, nije uvijek jednostavno utvrditi je li razmjenom podataka u nekom konkretnom slučaju došlo do povrede propisa o zaštiti tržišnog natjecanja (članka 8. Zakona o zaštiti tržišnog natjecanja, odnosno članka 101. Ugovora o funkcioniranju Europske unije). Drugim riječima, tijela za zaštitu konkurencije pri analizi konkretnog sustava razmjene podataka moraju uzeti u obzir niz elemenata. To su, prije svega, značajke konkretnog sustava razmjene (svrha razmjene, uvjeti pristupa podacima i slično) i priroda podataka koja se razmjenjuje (javni ili privatni, agregirani ili individualizirani, povijesni ili aktualni i slično). Osim toga, moraju se uzeti u obzir i konkretni ekonomski uvjeti na mjerodavnom tržištu i njegove značajke (struktura tržišta s obzirom na broj i tržišne udjele konkurenata, koncentriranost, kompleksnost, stabilnost i slično). Složenost utvrđivanja i dokazivanja razmjene podataka između konkurenata prepoznala je i Europska komisija. Stoga je u svojim Smjernicama o horizontalnim sporazumima iz 2011. godine kodificirala dosadašnju praksu Komisije i Europskog suda i po prvi puta jedno poglavlje posvetila upravo praksi razmjene podataka. Valja imati na umu da i hrvatska Agencija za zaštitu tržišnog natjecanja u svom radu koristi Smjernice kao dio pravne stečevine Europske unije.

Andreas Chrysostomou, *direktor Uprave za trgovačku mornaricu Cipra, (Cipar)*

EU i razvoj pomorskog prava

Iako se pomorsko pravo sastoji od dva široka elementa, podijeliti ga na javno i privatno znači pretjerano pojednostaviti stvari. Pomorska industrija dotiče se mnogih pitanja općega prava i nepomorskih pravnih poslova koji nisu dio lex maritima. Već je dobro poznata činjenica da su mnogi vidovi pomorskoga prava zapravo izvedeni iz lex mercatoria.

Uz radikalne promjene u svim aspektima svakodnevnog života zbog velikih geopolitičkih promjena, napretka tehnologije, gospodarskog razvoja, ekonomske integracije i globalizacije, promjena koje su doprinijele razvoju pomorskog prava na međunarodnoj i regionalnoj razini, a pogotovo na nacionalnoj – razvoj pomorskoga prava složen je i višedimenzionalan. Ta složenost postaje time izazovnija uz utjecaj Europske unije koja odigrava, i odigravat će u budućnosti, veliku ulogu u razvoju pomorskog prava kao regionalni regulator pomorstva. U izlaganju bavit ću se proučavanjem te interakcije.

Prof. dr. sc. **Martin J. Davies**

profesor pomorskog prava i direktor Centra za pomorsko pravo Pravnog fakulteta Sveučilišta u Tulaneu, (SAD)

Prekogranični stečaj – pravni izazovi za tržište transportnih usluga

Tradicionalni pomorski postupci privremene mjere zaustavljanja i zadržaja broda osmišljeni su kao metoda zaštite interesa vjerovnika koji imaju određena potraživanja prema brodarima, koji se često nalaze u trećim zemljama te stoga ne ulaze u nadležnost domaćih sudova. Potreba za takvom zaštitom još je više izražena u slučaju insolventnosti brodarara. Za vjerovnike u pomorskim postupcima nije potrebno sudjelovati u stranim stečajnim postupcima ako je moguće ostvariti ispunjenje tražbine kroz zadržavanje broda, imovinu koja se nalazi u nadležnosti mjesta gdje tužitelj nastoji ostvariti svoje potraživanje.

Suprotno navedenom, UNCITRAL-ov Model zakona o preko-graničnom stečaju predviđa koncept univerzalnosti, ključnu odrednicu preko-graničnog stečaja. Države koje implementiraju odrednice Modela zakona u domaće zakonodavstvo predviđaju prekid postupka u slučaju da se stečajni postupak provodi u dužnikovom središtu glavnog interesa. U Modelu zakona nisu predviđene nikakve iznimke u vezi s pomorskim postupcima, čime Model zakona stoji u čistoj suprotnosti s osnovnim postulatima tradicionalnih pomorskih postupaka. Ova prezentacija istražiti će kako se navedeni sukob između dijametralno suprotnih odrednica rješava u različitim državama koje su implementirale Model zakona.

Pravni instrumenti EU u kontekstu međunarodnih pomorskih sporova

Pomorski sektor po svojoj prirodi ulazi u više jurisdikcija i često uključuje nekoliko pravnih sustava koji potencijalno mogu istovremeno uređivati različite aspekte pojedinog slučaja. To je bio slučaj s Maltom prije nego je postala članicom Europske unije. Prije članstva, tužitelj je morao ocijeniti da li malteški zakoni daju malteškim sudovima nadležnost u pojedinom pitanju, koje će pravo primijeniti (da bude u skladu s malteškim privatnim međunarodnim pravom), i kakvu će snagu malteško pravo dati presudi u pogledu njezine provedbe. Iako sve to ostaje vrlo važno i nakon ulaska u EU, članstvo je Malti donijelo cijeli niz vrlo važnih pravnih instrumenata koji utječu upravo na ove, osnovne aspekte rješavanja tužbi.

Ova prezentacija ima za cilj raspraviti kako stranke u postupku pred sudovima država članica moraju uzeti u obzir Uredbu EU o nadležnosti, provedbi i mjerodavnom pravu – tri vrlo važna aspekta u anatomiji jedne tužbe. Ta pitanja uređena su Uredbom (EU) br. 1215/2012 o nadležnosti, priznavanju i izvršenju sudskih odluka u građanskim i trgovačkim stvarima, Uredbom (EZ) br. 805/2004 o uvođenju europskog naloga za izvršenje za nesporne tražbine, Uredbom (EZ) br. 1896/2006 o uvođenju postupka europskog platnog naloga i propisanih obrazaca, Uredbom (EZ) br. 593/2008 o mjerodavnom pravu za ugovorne odnose (Rim I) i Uredbom (EZ) br. 864/2007 o mjerodavnom pravu za izvanugovorne odnose (Rim II).

Sve su to uredbe koje svi praktičari europskog pomorskog prava trebaju imati na umu, ponekad i prije nego počnu razmatrati činjenice slučaja. Te uredbe odgovaraju na pitanja: “Mogu li tužiti X u državi Y?”, „Koje pravo valja primijeniti na tužbu“, „Mogu li ishoditi platni nalog pred sudom države A protiv državljanina države B?“, „Mogu li ishoditi nalog u državi A i izvršiti ga u državi B“. Ova prezentacija govorit će o svim tim važnim pitanjima.

Nenad Grof, odvjetnik (Hrvatska)

Egzoneracijski razlozi i osigurateljno pokriće profesionalne odgovornosti cestovnih prijevoznika robe u RH

Cilj ovog rada je utvrditi jesu li i u kojoj mjeri cestovni prijevoznici zaštićeni postojećim uvjetima osiguranja profesionalne odgovornosti u prijevozu robe dostupnim na hrvatskom tržištu u slučaju djelomičnog ili potpunog gubitka i/ili oštećenja robe u domaćem i međunarodnom prijevozu. U radu će se, s jedne strane, prikazati sustav odgovornosti cestovnog prijevoznika za ovu vrstu šteta prema pozitivnom hrvatskom pravu i razlozi oslobođenja od odgovornosti za štetu prema CMR konvenciji iz 1956. u međunarodnom prijevozu robe, odnosno prema Zakonu o obveznim odnosima, kada se radi o domaćem prijevozu. Nadalje, analizirat će se dostupne presude hrvatskih sudova, u kojoj je došlo do primjene spomenutih zakonskih ili konvencijskih odredaba, sve kako bi se utvrdilo tumačenje egzoneracijskih razloga u praksi.

S druge strane, usporedit će se uvjeti osiguranja profesionalne odgovornosti cestovnog prijevoznika različitih osiguratelja na hrvatskom tržištu, s posebnim naglaskom na analizu razloga za isključenje osigurateljnog pokrića. Na taj će se način utvrditi jesu li – i u kojoj mjeri – uvjeti za isključenje osigurateljnog pokrića usklađeni s pozitivno-pravnim okvirom za oslobođenje od odgovornosti prijevoznika u slučaju gubitka i/ili oštećenja robe u cestovnom prijevozu, odnosno postoji li mogućnost da prijevoznik ostane odgovoran za štetu (u cijelosti ili djelomično) prema oštećeniku, iako je izgubio pokriće osiguranja svoje profesionalne odgovornosti.



Ana Kapetanović, Voditeljica Odjela zrakoplovnog prava i međunarodnih poslova
Hrvatska agencija za civilno zrakoplovstvo, (Hrvatska)

Liberalizacija usluga zračnih luka Europske unije: Regulatorni okvir i problemi u praksi

Zračni promet desetljećima je, kako u Europi tako i u svijetu, bio isključivo predmetom državnog interesa. Države su bile jedini vlasnici zračnih (nacionalnih) prijevoznika (tzv. flag carriers) kao i zračnih luka, te su i jedni i drugi uživali neograničenu financijsku pomoć. Uz to, poslovanje prijevoznika bilo je strogo regulirano tj. ograničeno: pravo obavljanja zračnog prijevoza iz/u određene države pripadalo je samo zračnim prijevoznicima država između kojih se prijevoz obavlja, a poslovanje zračnih luka bilo je tek odraz korištenja takvih prava. Tek u posljednjih dvadeset godina, stvaranjem jedinstvenog tržišta, potpuno je liberaliziran zračni prijevoz unutar Europske unije. Paralelno sa ovakvim promjenama u zračnom prijevozu donekle su liberalizirane i usluge koje „prate“ takav prijevoz – prije svega usluge koje se prijevoznicima pružaju na zračnim lukama, a koje su po svojoj prirodi takve da omogućuju otvaranje tržišta. Aerodromske usluge, kao i naknade koje se za iste naplaćuju prijevoznicima, odavno su predmetom smjernica koje je izdala Međunarodna organizacija za civilno zrakoplovstvo (International Civil Aviation Organisation; ICAO). Navedene smjernice dobile su obvezujući karakter tek transpozicijom u propise EU, a navedenim zakonodavstvom otišlo se i korak dalje – stvoren je pravni okvir za otvaranje tržišta dijela takvih usluga.

Primjena prava tržišnog natjecanja na granu prijevoza i s njim povezane usluge, koje su toliko dugo bile obilježene snažnim državnim protekcionizmom, dovela je pak do bogate prakse Europske komisije i Europskog suda. Jedan od posebno bitnih dokumenata predstavljaju Smjernice o državnim potporama zračnim lukama i zračnim prijevoznicima (2014/C 99/03) kojima se nastoji adekvatno odgovoriti na probleme u primjeni postojećeg pravnog okvira i činjenicu sve većeg broja poslovnih modela zračnih prijevoznika. Naime, pojava niskotarifnih prijevoznika, zatim alijansi te tzv. „hibridnih“ modela (kombinacija klasičnih linijskih i niskotarifnih prijevoznika), kombinirana s djelomičnom privatizacijom zračnih luka i sve opsežnijim pravnim okvirom kojim se definiraju obveze država članica da otvore tržište usluga koje se pružaju na zračnim lukama dovelo je do raznih vrsta ugovora između prijevoznika i zračnih luka i potencijalnog kršenja prava tržišnog natjecanja.

U ovom radu prikazat ću primjenjivi pravni okvir za usluge koje se pružaju na zračnim lukama EU, mjeru u kojoj su iste liberalizirane, logiku takvih zakonodavnih promjena te prikaz postupnog prilagođavanja smjernica Europske komisije iz područja prava tržišnog natjecanja trenutnoj situaciji i promjenama u načinu poslovanja zračnih prijevoznika i zračnih luka. Pritom ću se posebno osvrnuti na probleme u primjeni navedenih propisa na zračne luke u Republici Hrvatskoj, s obzirom na opseg prometa i visoku sezonalnost, te ću pokušati odgovoriti na pitanje zašto najavljene promjene u regulaciji aerodromskih usluga nisu uspjele i kako bi to moglo utjecati na liberalizaciju drugih usluga u tzv. „prehrambenom lancu“ zračnog prometa (pomoćne usluge koja obavlja pružatelj usluga u zračnoj plovidbi).

Let po rubu zakonitosti: Očuvanje jednakih uvjeta tržišnog natjecanja u europskom i međunarodnom zrakoplovstvu

Pravila tržišnog natjecanja među zrakoplovnim tvrtkama ne postoje na međunarodnoj razini. Pošteno tržišno natjecanje poseban je izazov kada se zrakoplovne tvrtke moraju prilagoditi potpuno drugačijim regulatornim, pravnim i društvenim okvirima. Sporazumi o zračnom prometu čine jedini pravni okvir za pošteno tržišno natjecanje. Kako bi očuvale konkurentnost svojih nacionalnih zrakoplovnih tvrtki na liberaliziranom tržištu, neke vlade dolaze u iskušenje pomoći svojim nacionalnim zrakoplovnim tvrtkama na načine koji bi onemogućili stranim tvrtkama pošteno i ravnopravno tržišno natjecanje. Tijekom proteklih tjedana bili smo svjedoci ozbiljnih optužbi da su tvrtke Qatar Airways, Etihad Airways i Emirates Airline, tri velike bliskoistočne zrakoplovne tvrtke u vlasništvu vlada Qatara, odnosno Ujedinjenih Arapskih Emirata, od 2004. primale pozamašne subvencije. Zbog tih subvencija tvrtkama iz EU, koje takve subvencije ne primaju, otežano je tržišno natjecanje, a njima se i narušava pravedni duh sporazuma o zračnom prometu i međunarodno tržište zrakoplovnih usluga te im se jednostavno daje nepravedna prednost.

Sve veći trgovački utjecaj neeuropskih prijevoznika (posebno onih s Bliskog istoka) čini se da je izazvao ozbiljnu zabrinutost u EU zbog utjecaja na etablirane prijevoznike i njihovo poslovanje te ponukao na uvođenje oštrije regulative kako bi se osigurala ravnopravnost tržišnog natjecanja. Uočeni problemi ne odnose se samo na neskriveno subvencioniranje i državne potpore zrakoplovnim tvrtkama, već i na jeftinu (aerodromsku) infrastrukturu, gorivo i kapital, pretjerano korištenje šeste slobode i labavo radno zakonodavstvo.

Unatoč relativno snažnom međunarodnom zakonodavnom okviru, radni uvjeti u nekim tvrtkama i dalje su loši, a prava radnika uporno se krše usprkos mnogim konvencijama i radnim zakonima koji uređuju tržište rada općenito. Postoje naznake da se na nekim rastućim tržištima zrakoplovnih usluga radnopravni standardi ne primjenjuju u potpunosti.

Kako bi se zaustavio trend koji se kreće prema nepravednom tržišnom natjecanju potrebne su konkretne mjere koje će osigurati ravnopravne uvjete na tržištu za sve međunarodne i europske operatere koji posluju na europskim aerodromima. Uredba (EZ-a) 868/2004 pokazala se nepraktičnom te je potreban novi pravni instrument koji će zaštititi europske interese od takvog nepravednog postupanja.

U ovome izlaganju istražiti ćemo mogućnosti za rješavanje tog problema i očuvanje načela pravednog tržišnog natjecanja. Jedno od temeljnih pitanja kojima ćemo se baviti je ono odabira najprikladnijeg alata za bavljenje ovim problemom. U tome smislu, uzet ćemo u obzir mogućnost izmjene trenutne Uredbe ili usvajanja nove, koja će zamijeniti Uredbu (EZ-a) 868/2004, te predložiti regulatorno uređenje u obliku ogledne odredbe u sporazumima o zračnom prometu koje bi države članice EU rabile kao dodatno sredstvo detekcije, prevencije i uklanjanja zlorabiranja koje narušavaju tržišno natjecanje. Dok se te odredbe ne počnu primjenjivati i sve dok se strane tvrtke ne počnu pridržavati transparentnih financijskih i računovodstvenih načela i isključe državne potpore i subvencije, njihova prava prometovanja u EU trebalo bi ograničiti.

Usponi i padovi Europske pomorske politike

Pomorstvo je, zbog međunarodnog obilježja pomorske plovidbe, oduvijek bila globalna djelatnost podvrgnuta postupku unifikacije. Postupak unifikacije provodi se u sljedećim sferama: a) pomorskog privatnog prava (Međunarodni pomorski odbor - CMI), b) sigurnosti plovidbe (Međunarodna pomorska organizacija - IMO) i c) ujednačavanja uvjeta poslovanja brodara (zastave pogodnosti).

Sa svrhom da potakne povratak brodova u upisnike država članica i konkurentnost europske flote na svjetskom tržištu, Europska unija (EU) uvela je porezne i druge olakšice brodarskim društvima i pomorcima (Smjernice o državnim potporama u pomorskom prijevozu).

Kakve su šanse za izgradnju učinkovitog i konkurentnog europskog brodarstva? Jesu li pomorci iz država članica EU konkurentni pomorcima iz drugih država gdje su troškovi života znatno manji nego u europskim državama? Je li pomorci iz država članica trebaju imati ista primanja kao i pomorci iz država gdje su životni troškovi daleko manji? Koja je svrha ujednačavanja prava o statusu brodarskih društava i njihovom poslovanju u državi članici? Ima li previše nepotrebne administracije? Tko će graditi brodove za europske brodovlasnike? Utječe li EU internim aktima na međunarodno prihvaćene standarde, i uvođenjem regionalnih mjera i standarda ugrožava i umanjuje značaj međunarodne unifikacije pomorskog prava?

Pomorski prijevoz u Uniji ima značajnu ulogu. Više od 90% robnog prometa između Unije i ostatka svijeta prevozi se morem. Međutim, ostaje pitanje jesu li mjere koje poduzima dovoljna potpora na putu prema uspješnom europskom brodarstvu.

Nadležnost za uzastopne prijevoznike prema pravilima Europske unije

Sud Europske unije donio je nekoliko odluka u postupcima prethodnog odlučivanja vezanim uz prometno pravo i odnos između prijevoznčkih konvencija i režima nadležnosti prema Briselskoj konvenciji. Iako je osnovno pravilo, prema kojem prednost pred Briselskim režimom (Brussels I) imaju specijalna pravila posebnih konvencija, jasno, točna primjena tog pravila obilježena je s poteškoćama. Kroz analizu interakcije tih režima ovim izlaganjem želi se prikazati postignuti napredak i objasniti zašto je potrebno više sudske prakse koja će razjasniti granice njihove primjene i osigurati jedinstveni, EU pristup.

U predmetu C-406/92 The Tatry, tada Europski Sud pravde razjasnio je da se Briselski režim neće primjenjivati samo utoliko ukoliko specijalizirane konvencije sadrže pravila o tom pitanju. Ako specijalizirane konvencije ne sadrže ta pravila (lis pendens), kao što je bio slučaj u predmetu The Tatry, režim Brussels I ne bi bio isključen i u tom bi smislu upotpunio tu specijaliziranu konvenciju. Interakcija specijalizirane konvencije (CMR u ovom slučaju) s Briselskim režimom ponovno je ispitana u predmetu C-533/08 TNT Express Nederland BV v AXA Versicherung AG, u kojem je Europski sud odlučio da se u odnosima između država članica EU moraju imati na umu i temeljna pravila EU koja se odnose na sudsku suradnju u građanskim i trgovačkim predmetima, bez obzira na primjenu specijaliziranih konvencija. Međutim, smjernice o točnoj primjeni ovog pravila nisu dane, što je prouzročilo opasnu prazninu koju valja istražiti. Ovo je, na primjer, vidljivo i iz argumentacije u nedavnom engleskom predmetu BAT v Exel u kojem

je tužitelj, tumačeći odluku u predmetu TNT v AXA, kao nužan predložio uvoz pravila EU o nadležnosti radi dopune CMR konvencije, a radi postupanja u skladu s navodnim načelom EU prema kojem svatko mora imati mogućnost tužiti sve optuženike pred istim sudom. Ovaj predmet trenutno se nalazi pred Vrhovnim sudom.

Ovom prezentacijom želi se istaknuti da bi trebalo izbjegavati liberalno usvajanje takvog tumačenja i razvoj načela EU koja će proširiti ili izmijeniti proceduralna pravila specijaliziranih konvencija, jer to krije opasnost stvaranja neprihvatljive nesigurnosti u pogledu utvrđenja međunarodno nadležnog suda. Umjesto toga, odluku u predmetu TNT v AXA trebalo bi tumačiti usko, u njezinom specifičnom kontekstu, i prije nego se takvo tumačenje proširi, trebalo bi koristiti dostupna sredstva koja će pojačati sigurnost i predvidljivost pravila o nadležnosti koja ionako slabe, i to pokretanjem postupaka s prethodnim pitanjem. Iako je Sud EU prvotno izrazio stav da tumačenje specijaliziranih konvencija nije u njegovoj nadležnosti, tumačenje čl. 71. Uredbe Brussels I jest u njegovoj nadležnosti, što daje okvir za daljnje postupanje u pitanju odnosa tih izvora.

Naposljetku, osiguravanje poštivanja temeljnih EU načela ne mora voditi k velikim promjenama, ali može zahtijevati od država članica da napuste svoje nacionalno tumačenje konvencijskih pravila kad postoje EU načela o pojedinim pitanjima, kao u slučaju *lis pendens*. Ako bi sud ipak poželio odstupiti od primjene odredbi specijalizirane konvencije, ima mogućnost pokretanja prethodnog postupka koji je važan radi održavanja predvidljivosti i sigurnosti za stranke postupaka koji se vode u EU.

Mr. sc. **Marijana Liszt**, *odvjetnica u odvjetničkom društvu Posavec, Rašica & Liszt, (Hrvatska)*

Pravno uređenje usluga u općem gospodarskom interesu u sektoru prometa

Početak 2012. godine Europska je komisija, temeljem svoje dotadašnje upravne prakse te značajnog utjecaja sudske prakse Europskog suda, osobito čuvene presude u predmetu *Altmark Trans*, završila stvaranje svog revidiranog „paketa“ za usluge u općem gospodarskom interesu. Novi „paket“ sastoji se od dva instrumenta *soft law*-a: Priopćenja i Okvira, Odluke Komisije te Uredbe de minimis. Pri tome, za sektor prometa ostaje od ključne važnosti i Uredba Vijeća 1370/2007 iz 2007. o uslugama javnog putničkog prijevoza u željezničkom i cestovnom prometu. Tom se Uredbom implementira odredba članka 93. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (UFEU), koji predstavlja *lex specialis* u odnosu na članak 106 (2) UFEU te se u njemu utvrđuju pravila koja se primjenjuju na naknade za obavljanje javnih usluga u sektoru kopnenog prometa, dok je njegova primjena na putnički promet unutar njim vodama diskrecijsko pravo država članica. Uredbom se ujedno izuzima od prijave na temelju članka 108. stavka 3. UFEU svaka naknada u sektoru kopnenog prometa koja ispunjava uvjete iz te Uredbe, pa ona za sektor kopnenog prometa služi kao uredba o skupnom izuzeću potpora. Za sektor pomorskog i zračnog prometa takvo skupno izuzeće predviđa spomenuta Odluka Komisije pod uvjetom da su naknade za te usluge usklađene kako s posebnim sektorskim propisima za zračni promet i pomorsku kabotažu, kada je to primjenjivo, tako i s člankom 106(2) UFEU ukoliko se nalaze unutar pragova koji se temelje na prosječnom godišnjem broju putnika budući da takav izračun točnije odražava ekonomsku realnost tih djelatnosti i njihov značaj kao usluga od općeg gospodarskog interesa.

U radu će se ukratko izložiti da se kod naknade za usluge u općem gospodarskom interesu u sektoru prometa, može raditi o državnoj potpori koja je dopuštena ili pak o naknadi koja se, ukoliko su ispunjeni svi kriteriji iz presude *Altmark*, uopće neće smatrati državnom potporom u smislu članka 107(1) UFEU, a što ima bitne procesno-pravne implikacije.

Također će se spomenuti postojeći okviri za naknade za usluge u općem gospodarskom interesu u Hrvatskoj kao što su to naknade za Croatia Airlines, zračne luke Rijeka i Osijek, Zakon o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu itd.

Ante Lažeta, *direktor Hrvatske agencije za civilno zrakoplovstvo, (Hrvatska)*

Proces izrade propisa i standardizacija u EU zrakoplovstvu

Europska agencija za sigurnost zračnog prometa (EASA) je, između ostalog, nadležna za predlaganje propisa u domeni zrakoplovstva i standardizaciju primjene propisa u državama članicama EASA-e. Izrada propisa sastoji se od dvije faze, od kojih je prva programiranje tj. dugogodišnje planiranje (4 godine unaprijed) utemeljeno na inputima svih uključenih subjekata (Europska tijela, ICAO, nacionalna nadležna tijela, industrija, itd.) te njihovim sigurnosnim preporukama, planovima sigurnosti, itd. Druga faza izrade propisa je razvoj samoga propisa. Obje faze su jasno definirane kroz niz koraka. Propisi (uredbe i direktive) se donose od strane Europskog vijeća i Parlamenta ili, u slučaju implementacijskih propisa, od strane Europske komisije. Implementacijski propisi se dijele na tzv. „obvezujuća pravila“ (IR - Implementing rules / implementacijska pravila) koje donosi Europska komisija, i na „neobvezujuće“ načine udovoljavanja pravilima, tzv. „soft law“ (AMC& GM - Acceptable means of compliance & Guidance material / prihvatljivi načini udovoljavanja i upute), koje donosi EASA. Soft law struktura prati obvezujući propis i pridonosi standardizaciji.

Koncept strukture pravila koja se donose je logičan i u velikoj mjeri ujednačen, te omogućava jednostavno snalaženje. Korištenje vertikalnog pristupa u ovom procesu ima za posljedicu multipliciranje istih zahtjeva u svakom području (npr. sustav postupanja s kojim se nacionalne zrakoplovne vlasti moraju uskladiti postoji i u području letaćkih operacija i u području održavanja zrakoplova.

Osnovnom uredbom omogućena je fleksibilna upotreba propisa (davanje izuzeća i odobravanje odstupanja) uz jasno definirana pravila. Takozvani Total system approach obuhvaća: sigurnost, zaštitu, okoliš i performanse. Standardizacija koju provodi EASA je neophodan preduvjet kako bi se osiguralo da države članice na ujednačen način primjenjuju propise, a što je preduvjet za međusobno priznavanje certifikata, odobrenja, dozvola, te za osiguravanje jednakih uvjeta za sve sudionike (tzv. „level playing field“). Učestalost i opseg standardizacijskih inspekcija ovisi o nacionalnim pokazateljima koji se kontinuirano prikupljaju u EASA-i. Nesukladnosti utvrđene tijekom standardizacijskih inspekcija se moraju otkloniti u skladu s definiranim procesima.

Najčešći izazovi standardizacije su: postojanje različitih prihvatljivih načina udovoljavanja propisima u državama članicama, različita veličina i složenost zrakoplovne industrije i djelokruga nacionalnih zrakoplovnih tijela, neujednačenost koncepta propisa u svim domenama, jezične barijere koje dovode do pogrešnih interpretacija propisa, autonomija, resursi i kompetencije stručnjaka pojedinih zrakoplovnih vlasti u visokotehnološkoj struci, dinamičan razvoj područja koji uzrokuje veliku produkciju propisa, pojave novih modernih management koncepata koji nisu adresirani u propisima, neproporcionalni propisi, različiti načini objave propisa u zemljama članicama (automatska primjena ili objava u službenim listovima radi definiranja nadležnosti), nacionalna sudska praksa bez adekvatnoga iskustva u sporovima iz domene zrakoplovstva, višestruke provjere udovoljavanja standardima uz različite interpretacije standarda, utjecaj loše gospodarske situacije na ispunjavanje zahtjeva.



Prof. dr. sc. **Filippo Lorenzon**
profesor pomorskog i trgovačkog prava na Pravnom fakultetu Sveučilišta u Southamptonu (Ujedinjeno Kraljevstvo)

Uređenje multimodalnog transporta u EU: Je li ujednačeni režim odgovornosti i dalje mogućnost?

Više od tri desetljeća nakon usvajanja MTO Konvencije iz 1980., svijet međunarodne kupoprodaje još uvijek nije u stanju pouzdati se u odgovarajući međunarodni režim odgovornosti u multimodalnom prijevozu. Tomu u prilog govore značajne investicije učinjene od strane međunarodnih i regionalnih organizacija, ozbiljni pokušaj Europe da stvori više-manje ujednačen okvir za multimodalnu odgovornost, da razvije odredbe o multimodalnom prijevozu unutar unimodalnih transportnih konvencija, i na kraju, zanimljiv razvoj Roterdamskih pravila. Međunarodno trgovačko pravo inače slijedi potrebe (svoje) industrije i spremno prati tehnološki napredak, ekonomske i političke promjene te tržišnu praksu. U relativno ranom stadiju kontejnerske revolucije, industrija je brzo razvila standardne ugovorne obrasce i vezanu trgovačku praksu, želeći razriješiti najčešće poteškoće s kojima su se multimodalni operatori sretali. Ne čudi da je međunarodni zakonodavac također pokušao to pratiti, a isto tako ne čudi da u tome nije uspio, i pitanje multimodalnog prijevoza ostalo je regulirano pojedinačnim odredbama u unimodalnim konvencijama. Roterdamska pravila učinila su posljednji pokušaj s pristupom tzv. „pomorsko plus“ s kojim su unimodalno razmišljanje proširila na multimodalni transport.

Proliferacija pokušanih „rješenja“ za relativno jednostavan „problem“ ipak je prouzročila ozbiljnu pravnu poteškoću: rizik međusobnog sukoba određenog broja pravno obvezujućih režima i situaciju u kojoj je stvaranje pravog multimodalnog režima jedva moguće.

Ovo izlaganje pruža pravu priliku da se pokuša shvatiti može li europska „regija“ promijeniti ovaj trend i razriješiti gordijski čvor multimodalnog prijevoza, ili multimodalne operatore ne bi trebalo ometati u tome da i dalje uživaju relativnu slobodu.

Miran Mačešić, *odvjetnik u odvjetničkom društvu Macesic & Partneri (Hrvatska)*

Provedba EU direktiva o odgovornosti za okoliš u pogledu sprečavanja i otklanjanja štete u okolišu na moru

Ulaskom u Europsku Uniju, Republika Hrvatska se u sklopu preuzetog aquis communautaire-a obvezala u domicilno pravo inkorporirati zakonodavstvo Unije koje se odnosi na zaštitu okoliša. Svrha ovog stručnog izlaganja jest prikaz načela i odredbi Direktive 2004/35/EZ o odgovornosti za okoliš u pogledu sprečavanja i otklanjanja štete u okolišu te Direktive 2013/30/EU od 12. lipnja 2013. o sigurnosti odobalnih naftnih i plinskih djelatnosti i o izmjeni Direktive 2004/35/EZ, usporedno sa Zakonom o zaštiti okoliša i predloženim Zakonom o sigurnosti pri odobalnom istraživanju i eksploataciji ugljikovodika posebno u dijelu u kojem oni obvezuju brodove u plovidbi u teritorijalnom moru Republike Hrvatske te plovnim objektima koji vrše istraživanje i eksploataciju nafte i plina u Jadranu.

U stručnom izlaganju posebno ću nastojati usporedno analizirati ciljeve Direktive - sprječavanje i otklanjanje štete, pojam „operatera“ u odnosu na pojam „brodara“ iz Pomorskog zakonika, načela „onečišćivač plaća“ te načelo „prevencije“, načelo otklanjanja štete uspostavom početnog stanja okoliša putem primarnog, dopunskog i kompenzacijskog otklanjanja te utvrđivanje tijela i osoba koji su nositelji obaveza iz direktiva (stakeholders).

Središnji dio izlaganja posvećen je obradi prodora europskog zakonodavstva u domicilno zakonodavstvo te njegovog utjecaja na rješavanje slučajeva onečišćenja iz brodova odnosno posljedicama za brodare. Poseban osvrt na recentne slučajeve manjih zagađenja u lukama otvorenim za međunarodni javni promet, noviteti u pristupu i posljedice. Zaključno je intencija stručnog izlaganja istražiti da li su navedene direktive imale utjecaj na pravila vodećih P&I Klubova.

Prof. dr. sc. **Maria Victoria Petit Lavall**, *redovita profesorica na Katedri trgovačkog prava i direktorica Instituta za prometno pravo Sveučilišta Jaime I de Castellón (Španjolska)*
Dr. sc. **Achim Puetz**, *predavač na Katedri trgovačkog prava na Sveučilištu Jaime I de Castellón (Španjolska)*

Prava putnika u željezničkom prijevozu prema Uredbi (EZ-a) br.1371/2007 i njihovo ostvarivanje u Španjolskoj: Je li španjolsko uređenje željezničkog sekotra usklađeno s pravnom stečevinom EU?

Uredba (EZ-a) br. 1371/2007 Europskog parlamenta i Vijeća od 23. listopada 2007. o pravima i obvezama putnika u željezničkom prijevozu sadrži osnovna pravila EU za zaštitu putnika u željezničkom prijevozu kako na nacionalnoj tako i na međunarodnoj razini. Slično kao i u zračnom (Uredba br. 2027/1997, kako je izmijenjena i dopunjena Uredbom br. 889/2002) i morskom prijevozu (Uredba br. 392/2009), Uredba o željezničkom prijevozu u svojim člancima 4., 11. i 15. upućuje na Jedinstvena pravila za Ugovore o međunarodnom željezničkom prijevozu putnika (dodatak A Konvenciji COTIF iz 1999.). Međutim, ta Uredba uvodi i neka dodatna prava koja se ne uklapaju uvijek lako u okvir Pravila, posebno u pogledu odgovornosti prijevoznika u slučaju kašnjenja, propuštenih veza i otkazivanja.

Jedina presuda Europskog suda vezana uz ovaj problem (Predmet C-509/11, ÖBB-Personenverkehr) odnosi se tek na dio ovog problema, odnosno na refundaciju cijene karte u slučaju kašnjenja. Nadalje, Uredba br. 1371/2007 ne zabranjuje uvođenje nacionalnih mjera za poboljšanje zaštite putnika pa tako valja uzeti u obzir i nacionalno zakonodavstvo. U Španjolskoj je relevantno zakonodavstvo usvojeno 2004. te nije izmijenjeno nakon što je Uredba stupila na snagu pa su tako neke njezine odredbe neusklađene s pravnom stečevinom EU.

U ovome ćemo izlaganju pokušati opisati točan sadržaj prava putnika prema Uredbi br. 1371/2007 i identificirati ona nacionalna pravila koja se više ne mogu primjenjivati jer nisu u skladu s pravom EU pa ih stoga treba ukinuti.

Mr. sc. **Marija Pijaca**, asistentica na Pomorskom odjelu Sveučilišta u Zadru, (Hrvatska)
Dr. sc. **Božena Bulum**, viša znanstvena suradnica u Jadranskom zavodu HAZU (Hrvatska)

Osiguranje broda u zakupu

U skladu s kompleksnošću međusobnih prava i obveza stranaka iz ugovora o zakupu broda u prilično složenom obliku javlja se i pitanje osiguranja. Interesi osiguranja broda, odgovornosti te ostalih interesa međusobno se isprepliću, pa je lako moguće da neki interes promakne strankama odnosno ostane neosiguran. Zato je potrebno sa sigurnošću utvrditi tko je dužan osigurati brod, osigurati se od odgovornosti, ugovorne i izvanugovorne, te utvrditi ostale oblike osiguranja specifične za ovu vrstu iskorištavanja broda.

U ovom radu cilj je utvrditi obilježja osiguranja zakupljenog broda posebice način na koji je pitanje osiguranja normirano odredbama BIMCO-vog standardnog ugovornog obrasca o zakupu broda, kodnog naziva BARECON 2001. Isti ugovorni obrazac najčešće se koristi u praksi ugovaranja zakupa broda, pa se smatra potrebnim utvrditi predviđaju li odredbe standardnog ugovornog obrasca dovoljno široko pokriće osiguranja. Analizom i tumačenjem odredbi o osiguranju standardnog ugovornog obrasca autorice iznose zaključak zadovoljavaju li naznačene odredbe interese stranaka iz ugovora o zakupu broda.

Dr. sc. **Nataša Petrović Tomić**,

docentica na Katedri za trgovačko i pravo osiguranja Pravnog fakulteta Sveučilišta u Beogradu (Srbija)

Utjecaj načela istovjetnosti (pravne) sudbine na reosiguranje osiguranja u transportu

Reosiguranje – barem što se tiče srpskoga prava – područje je prava osiguranja o kojemu se u ovome trenutku ne zna dovoljno. To se posebno odnosi na obilježje ugovornog odnosa kod osiguranja koje je od velike važnosti u komparativnom pravu: načelo istovjetnosti (pravne) sudbine. Na početku ovog izlaganja pokušat ćemo objasniti pojam načela istovjetnosti sudbine i njegovu svrhu. Autorica ističe da se navedeno načelo ne može formulirati na apstraktan način, već da ono uvelike ovisi o uvjetima ugovora o reosiguranju. Njegova je primjena povezana s posljednjom fazom, odnosno likvidacijom štete i postupkom isplate. Temelj je ovoga načela da odluke osiguravatelja o osiguranikovim potraživanjima prema ugovoru o osiguranju obvezuju reosiguravatelja unutar ograničenja ugovornih odredbi, uz neke iznimke.

Nadalje, autorica skreće pozornost na razlike u shvaćanju tog načela u komparativnom pravu, što svakako može utjecati na položaj ugovornih strana, ovisno o mjerodavnom pravu određenom ugovorom. Autorica se dotiče i spornih pitanja, kao što je pitanje obuhvaća li načelo istovjetnosti sudbine takozvane isplate ex gratia. Taj pojam uključuje isplate osiguravatelja koje u strogo pravnom smislu nije bio obvezan odobriti. Autorica je mišljenja da reosiguravatelj nije obvezan platiti nadoknadu štete prema ugovoru o reosiguranju čak i ako taj ugovor sadrži odredbu o zajedničkoj sudbini, koja ne navodi konkretno takav slučaj.

Autorica također analizira odnos između klauzule o suradnji u likvidaciji šteta i načela istovjetnosti sudbine. Dok ovo potonje osiguravatelju dopušta autonomiju u postupku likvidacije štete (u okviru ograničenja ugovora), klauzula o suradnji u likvidaciji štete ga obvezuje da se tijekom tog postupka konzultira s reosiguravateljem. U slučajevima gdje ugovor o reosiguranju sadrži obje odredbe, klauzula o zajedničkoj sudbini primjenjuje se jedino na likvidacije štete koje odobri reosiguravatelj. Konačno, autorica zaključuje svoju analizu problemom ograničenja reosiguravateljevog prava na osporavanje obveza osiguranika.

Uzimajući u obzir da je većina velikih transportnih rizika reosigurano, analiziran je velik broj presedana. Analiza dostupne sudske i arbitražne prakse inozemnih sudova ukazuje na značajan regulatorni učinak reosiguranja na transportno osiguranje. Autorica zaključuje da je ugovor o reosiguranju tipičan trgovačkopravni ugovor, izmijenjen od stručnjaka za (re)osiguranje, a koji se temelji na poštovanju zajedničkih interesa osiguravatelja i reosiguravatelja. On može poslužiti svrsi jedino ako obje strane postupaju u skladu s pravilima upravljanja rizicima, odgovorno i u dobroj vjeri, poštujući klauzule koje sadrže načelo zajedničke sudbine.



Dr. sc. **Nikola Popović**, član Vijeća, Hrvatska regulatorna agencija za mrežne djelatnosti – HAKOM (Hrvatska)

Uloga sektorskog regulatora na tržištu željezničkih usluga

Željeznička infrastruktura i željeznički promet tradicionalno i povijesno su od nacionalnog i strateškog interesa svake države što objašnjava ponešto sporije liberalizacijske procese u odnosu na neke druge mrežne djelatnosti na zajedničkom tržištu Europske unije, kao što su primjerice elektroničke komunikacije. Prioritet Europske unije je ostvarenje Single European Railway Area (SERA) kao načina dugoročnog osiguranja konkurentnosti željezničkog prometa. To je moguće pojednostavljenjem postupaka pružanja željezničkih prijevoznčkih usluga, podizanjem kvalitete željezničkih i prijevoznčkih usluga, te uklanjanjem tržišnih neuspjeha koji mogu biti razlog neučinkovitog raspolaganja javnim sredstvima.

Politički i gospodarski je izazov povećati trendove korištenja željezničkog prijevoza, kako putničkog tako i teretnog u budućnosti. Nedovoljno ulaganje u željezničku infrastrukturu i željeznički vozni park tijekom posljednjih dvadesetak i više godina, osobito od strane novih država članica EU, dovelo je do smanjene atraktivnosti željezničkog prometa, zastarijevanja osnovnih sredstava rada te preusmjeravanje na druge prometne grane a osobito cestovni promet. Način promjene ovih trendova je modernizacija željezničke infrastrukture i podizanje prometnih brzina. Vrlo brzi putnički vlakovi, tamo gdje su dostupni, postaju sve atraktivnije prijevozno sredstvo u odnosu na europski međugradski zračni promet.

Povećanje učinkovitosti željeznice, moguće je otvaranjem tržišta za nove prijevoznike za što je potrebno osigurati neovisnost upravitelja željezničke infrastrukture i upravitelja željezničkih uslužnih objekata. Navedeno se ostvaruje računovodstvenim razdvajanjem između upravitelja infrastrukture i željezničkih prijevoznika ukoliko su isti vertikalno integrirani gospodarski subjekt, odnosno strukturnim razdvajanjem istih u zasebna trgovačka društva. EU je u posljednjih petnaestak godina donijela tri pravna okvira kojima se ojačava uloga regulatornih tijela i osigurava jednak pravni položaj prijevoznika na tržištu osobito kroz neovisnost dodjele prometnih kapaciteta i određivanja naknada za njihovo korištenje. Uz navedeno, organiziraju se modeli sufinanciranja izgradnje nove i poboljšanja postojeće željezničke infrastrukture sredstvima EU fondova, podizanja interoperabilnosti i sigurnosti na razini EU što bi trebalo olakšati prekogranični promet, osobito na dužim teretnim trasama, tzv. paneuropskim koridorima.

Uloga regulatora općenito je promicanje tržišnog natjecanja uklanjanjem prepreka i funkcioniranja tržišta osobito prethodnom regulacijom tržišta željezničkih usluga, te poticanje učinkovite uporabe željezničke infrastrukture. Regulator promiče i interese korisnika željezničkih usluga osiguravanjem pristupa istima u skladu sa zakonom, osiguravanjem transparentnog postupanja upravitelja infrastrukture i uslužnih objekata, osiguravanjem pravne zaštite podnositeljima zahtjeva za dodjelu infrastrukturnog kapaciteta uključivo i rješavanje sporova prema potrebi. U tom pogledu regulatorno tijelo rješava po prigovoru stranaka u vezi s izvješćem o mreži, postupkom primjene izvješća o mreži, postupkom dodjele kapaciteta te drugim uvjetima pristupa i naknada za željezničke usluge. Među ostalim poslovima, regulator trajno nadzire stanje tržišnog natjecanja na tržištu željezničkih usluga za što ima ovlast prikupljati potrebne podatke od tržišnih sudionika. Regulatorno tijelo zaduženo je i za zaštitu prava putnika na način propisan odgovarajućom Uredbom EU o pravima i obvezama putnika u željezničkom prijevozu. U tu svrhu može obavljati inspekcijski nadzor i rješavati po prigovoru putnika protiv odluka željezničkih prijevoznika. Zakonom o regulaciji tržišta željezničkih usluga propisane su i odgovarajuće prekršajne odredbe u svrhu zaštite prava putnika.

Razmjerno ograničena učinkovitost povijesnih davatelja prijevoznčkih usluga i željezničkih usluga uglavnom je posljedica nepostojanja konkurencije koja bi potaknula unutarnja restrukturiranja i smanjila potrebe za tradicionalno velikim subvencijama iz državnog proračuna.

Kombiniranje otvorenog pristupa neophodnim željezničkim resursima i otvorenog javnog poziva za obavljanje usluga javnog prijevoza putnika omogućuje, sukladno stavovima koje zastupa Europska komisija, daljnje otvaranje tržišta kao što je već ostvareno u međunarodnom teretnom i putničkom prometu. Novi, četvrti željeznički okvir EU koji je u pripremi trebao bi povećati interes korisnika željezničkog prijevoza i učiniti ovu prometnu granu konkurentnijom u odnosu na cestovni i zračni promet. Veći broj tržišnih takmaca trebao bi potaknuti produktivnost, specijalizaciju i inovativne poslovne modele uz veću uporabu informacijskih tehnologija. To bi trebalo doprinijeti povećanju putnika i tereta te novom zapošljavanju u željeznici i povezanoj industriji.

Dr. sc. **Željka Primorac**

docentica na Katedri za pomorsko i općeprometno pravo Pravnog fakulteta Sveučilišta u Splitu (Hrvatska)

Nenad Miletić, sudac Općinskog građanskog suda u Zagrebu (Hrvatska)

Europski pravni kontekst izvansudskog rješavanja sporova iz ugovora o obveznom osiguranju od autoodgovornosti s posebnim osvrtom na osigurateljnu praksu

Autori u ovom radu prikazuju i analiziraju normativno uređenje izvansudskog rješavanja osigurateljnih sporova kroz institut europskopravne zaštite potrošača prema direktivi 2013/11/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 21. svibnja 2013. god. o alternativnom rješavanju potrošačkih sporova. S obzirom da direktiva 2013/11/EU propisuje izvansudsko rješavanje sporova vezano za ugovorne obveze koje proizlaze iz ugovora o uslugama očigledna je njezina primjena i na osiguranje kao uslužnu djelatnost. Na ostvarivanje prava iz ugovora o osiguranju kao potrošačkog ugovora imaju značajan pravni učinak i posebni ciljevi osiguravanja više razine zaštite potrošača prema Uredbi (EU) br. 254/2014 o višegodišnjem programu za potrošače i promicanju alternativnih načina rješavanja spora, poboljšanom pristupu jednostavnoj, učinkovitoj i brznoj pravnoj zaštiti i olakšavanju pristupa mehanizmu izvansudskog rješavanja potrošačkih sporova.

Izvansudsko rješavanje sporova je jednostavno, učinkovito, brzo i jeftino pa zbog svojih prednosti u primjeni i funkcije instrumenta zaštite pravnog položaja potrošača ima pozitivan učinak na rješavanje osigurateljnih sporova. Uspoređujući odgovarajuće norme europskih pravnih ishodišta s rješenjima unutar nacionalnog zakonodavstva, autori u radu prvenstveno polaze od odredbe čl. 89. Zakona o osiguranju o predugovornoj obvezi osiguratelja pružiti informaciju ugovaratelju osiguranja o načinu rješavanja eventualnih sporova i uspostavi postupka izvansudskog rješavanja sporova između osiguranika, odnosno ugovaratelja osiguranja, odnosno potrošača i društva za osiguranje, odnosno ponuditelja osiguranja. Predmetna odredba ima za cilj omogućiti izvansudsko rješavanje osigurateljnih sporova mirnim putem.

Zbog preopterećenosti pravosudnog aparata i dugotrajnosti sudskog postupka kao redovitog puta pravne zaštite, izvansudsko rješavanje osigurateljnih sporova od posebnog je interesa za Republiku Hrvatsku. Naime, svakogodišnji priljev iznimno velikog broja odštetnih zahtjeva po osnovi osiguranja od autoodgovornosti dodatno naglašavaju sve prednosti primjene mehanizma izvansudskog rješavanja spora kao neobveznog, fleksibilnog te povjerljivog postupka, najpovoljnijeg i najbržeg rješenja osigurateljnog spora. Stoga autori analiziraju kognitivne pravne norme kojima Zakon o obveznim osiguranjima u prometu u čl. 12. propisuje rok od 60. dana od dana primitka odštetnog zahtjeva unutar kojeg je odgovorni osiguratelj dužan riješiti odštetni zahtjev predviđajući mirno rješavanje odštetnog zahtjeva u izvansudskom postupku.

Jačanje statusa potrošača u ugovornom odnosu s osigurateljem kao pružateljem financijskih usluga posebno je vidljivo poredbenopravnom analizom osigurateljnih uvjeta za obvezno osiguranje od autoodgovornosti, posebice u odnosu na odredbe o izvansudskom rješavanju sporova. Nakon analize predmetnih odredaba uvjeta za obvezno osiguranje od autoodgovornosti većeg broja osiguravajućih društava, autori zaključuju kako je jednoobraznošću sadržaja osigurateljnog ugovornog odnosa kroz primjenu mehanizama izvansudskog rješavanja osigurateljnih sporova omogućena zaštita potrošača osigurateljnih usluga. Ukazujući na europske pravne zasade i europsku praksu rješavanja najvećeg dijela odštetnih zahtjeva izvansudskim putem, autori ističu važnost izvansudskog rješavanja osigurateljnih sporova zaključujući kako je navedeni postupak u nacionalnim pravnim izvorištima usklađen s europskim standardima zaštite potrošača. Na taj je način potrošačima kao najznačajnijim čimbenicima nacionalnog gospodarstva omogućeno stjecanje većeg povjerenja u osigurateljno tržište te je istovremeno doprineseno stvaranju jedinstvenog europskog osigurateljnog tržišta.

Maja Salapić, stručna savjetnica u Odjelu za Obzor 2020., Agencija za mobilnost i programe Europske unije (Hrvatska)

Mogućnosti financiranja projekata u području transporta u okviru EU programa za istraživanje i inovacije Obzor 2020.

Obzor 2020. novi je okvirni program EU-a za istraživanje i inovacije za razdoblje od 2014. do 2020. godine koji će doprinijeti ostvarivanju ciljeva ključnih strateških dokumenata Europske unije vezanih za istraživanje, tehnološki razvoj i inovacije, Europa 2020. i Unija inovacija (Innovation Union) te izgradnji Europskog istraživačkog prostora (European Research Area).

Misao vodilja novog okvirnog programa je nuđenje rješenja i odgovora na gospodarsku krizu, investiranja u buduće poslove i razvoj, rješavanja pitanja građana EU o njihovoj materijalnoj sigurnosti, općoj sigurnosti i okolišu, kao i jačanja globalne pozicije EU u istraživanjima, inovacijama i tehnologijama. Obzor 2020. je usmjeren na izvrsnost u istraživanjima i inovacijama, na rješavanje društvenih izazova i povećanje konkurentnosti industrije s osobitim naglaskom na mala i srednja poduzeća. Proračun za Obzor 2020. iznosi 78,6 milijardi eura. Struktura Obzora 2020. temelji se na tri glavna prioriteta: Izvrsna znanost (Excellent Science), Industrijsko vodstvo (Industrial Leadership) i Društveni izazovi (Societal Challenges). Prioritet Društveni izazovi sastoji se od sedam društvenih izazova, odnosno, strateških prioriteta, a među njima se nalazi i društveni izazov Pametnog, zelenog i integriranog prometa.

Glavni cilj istraživanja iz područja Prometa je razvoj sigurnijeg, ekološki prihvatljivijeg i "pametnijeg" pan-europskog transportnog sustava, od kojeg će imati koristi svi građani, koji će biti u skladu sa standardima zaštite okoliša i koji će pridonijeti povećanju konkurentnosti europske transportne industrije na svjetskom tržištu. Istraživanje i inovacije moraju donijeti usredotočeni i pravovremeni napredak koji će pomoći postizanju ključnih ciljeva politike Unije i jačanju gospodarske konkurentnosti te održavanju vodstva na globalnom tržištu. Aktivnosti koje će se poticati doprinijet će efikasnom prometu koji poštuje okoliš, većoj mobilnosti, manjim gužvama i većoj sigurnosti, konkurentnosti europske prometne industrije te društveno-ekonomskim istraživanjima i ka budućnosti okrenutim aktivnostima za donošenje politika.

U sklopu prezentacije bit će predstavljeni natječaji i teme društvenog izazova Pametan, zeleni i integrirani promet koji će se financirati tijekom 2016. i 2017. godine.

Margita Selan Voglar, direktorica odjela za Transportna osiguranja Zavarovalnica Triglav d.d. Ljubljana, (Slovenija)

Izazovi i tržišta Europske unije za osiguravatelje transportnih rizika u jugoistočnoj Europi

Europska Unija podupire slobodnu trgovinu, otvorenost tržišta kao i tržišno natjecanje. Učlanjenje u veliku obitelj EU otvara nove mogućnosti na području svih osiguranja, pa tako i transportnih osiguranja, kako u vidu tržišnog natjecanja tako i novih proizvoda koje je moguće ponuditi na drugom tržištu. Sloboda pružanja usluga tako postaje način na koji se stranim osiguravateljima omogućava pristup lokalnom tržištu i ponuda proizvoda koje osiguranici nisu mogli dobiti od domaćih osiguravatelja. Ovakve promjene uzrokuju pak jaki pritisak na lokalnu industriju da izađe sa modernijim i boljim rješenjima te povećaju vlastitu konkurentnost. Osiguravatelji su motivirani uložiti energiju i sredstva u razvoj proizvoda i tehnologije koji će omogućiti prvorazrednu uslugu njihovim klijentima. S druge strane, domaći osiguravatelji svoje usluge mogu ponuditi i u drugim zemljama EU, što je izazov za svakog poduzetnika, i time maksimizirati prilode iz djelatnosti. Dobre ideje za dobre proizvode osiguranja, moderni postupci prodaje i naknade šteta omogućavaju širenje preko granica.

Pristup pojedinim tržištima unutar EU reguliran je europskim zakonodavstvom, ali u obzir je potrebno uzeti i nacionalne zakone, posebice iz oblasti zaštite potrošača. Tako je izravno osiguranje stranih osiguravatelja više rezervirano za velike rizike povezane sa pravnim osobama, a ne toliko za fizičke osobe. Isto tako treba imati na umu da lokalni osiguravatelji više ulažu u domaću trgovinu, kulturu i sport te pokazuju veću društvenu prisutnost i odgovornost, što od stranih osiguravatelja, koji najčešće nemaju ni ured u navedenoj zemlji, ne možemo očekivati. Vrste osiguranja u državama članicama EU su različite ali pravno normirane. Za koje se osiguravatelji odlučuju, ovisi o potencijalima konkretnog tržišta, vrsti proizvoda kao i vrstama potencijalnih osiguranika kojima planiraju nuditi svoje usluge. U svakom slučaju, pažljivo se prate kako tržišni rezultati tako i troškovi izvođenja usluga te troškovi poslovanja.

Otvaranje tržišta EU nudi mogućnost proširenja poslovanja osiguravatelja, ali potreban je oprez kod primjenjivih propisa budući da su nacionalna zakonodavstva država članica veoma specifična oko ostalih uvjeta koje moraju poštivati osiguravatelji. Mogućnosti postoje i vrijedi ih iskoristiti - ako se raspoloživo sa atraktivnim i konkurentnim proizvodima.

Mr. sc. **Olgica Spevec**, *direktorica Amplus Subsidum Consult d.o.o., (Hrvatska)*

Državne potpore u sektoru prometa (transporta)

Kontrola državnih potpora u Europskoj uniji jedan je od ključnih stupova na kojima počiva unutarnje tržište Unije od njezinog osnivanja do danas, a državne potpore koje narušavaju ili bi mogle narušiti tržišno natjecanje između država članica u načelu su zabranjene (članak 107. stavak 1. Ugovora o funkcioniranju EU). Dopuštena izuzeća od opće zabrane odnose se na mogućnosti dodjele potpora za horizontalne ciljeve, za ciljeve od zajedničkog europskog interesa, kao i za djelatnosti i službe od općeg gospodarskog i javnog interesa.

Zbog važnosti sektora transporta, državne potpore ovom sektoru imaju posebno mjesto u EU *acquis* (članak 93. Ugovora o funkcioniranju EU). Stoga su, uz mogućnosti korištenja potpora za horizontalne ciljeve, kao što su zaštita okoliša, istraživanje i razvoj, regionalni razvoj, restrukturiranje i slično, donesena posebna pravila i uvjeti dodjele potpora željeznici, cestovnom i prometu unutarnjim vodama, zračnim lukama, zračnom i pomorskom prometu. Istovremeno, prometni sektor također je značajan korisnik potpora iz Europskih strukturnih fondova.

No, nakon provedene liberalizacije i uvođenja tržišnih kriterija poslovanja, sustavno se smanjuju mogućnosti dodjele specifičnih selektivnih potpora ovom sektoru, te se i on sve više usmjerava na korištenje horizontalnih potpora. Dodatno, države članice u mogućnosti su sufinancirati pružanje prometnih usluga kao usluga od općeg gospodarskog (javnog) interesa ili koristiti mogućnosti financiranja aktivnosti u ovom sektoru u skladu s načelom privatnog investitora.

U sklopu reforme državnih potpora (SAM) u EU, izmijenjen je niz pravila o dodjeli potpora, što se odnosi i na promet, primjerice zračnim lukama i zračnom prometu, te su pokrenute aktivnosti koje bi trebale rezultirati promjenama uvjeta za dodjelu potpora i u ostalim prometnim sektorima. Dakle, u budućnosti treba očekivati još više ograničenja vezanih uz mogućnosti korištenja specifičnih državnih potpora u sektoru prometa, što će zasigurno zahtijevati odgovarajuće pripreme ili čak strukturne promjene u hrvatskom prometnom sektoru.

Dr. sc. **Saša Šolman**, *voditelj Službe inspekcije cestovnog prometa, Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture Republike Hrvatske (Hrvatska)*
Monika Tkalčević, *Veučilište Hrvatsko zagorje Krapina (Hrvatska)*

Uloga cestovnog inspekcijskog prometa u implementaciji uredbi i direktiva EU u Republici Hrvatskoj

S ulaskom Republike Hrvatske u punopravno članstvo Europske unije, započelo je i novo doba u radu Inspekcije cestovnog prometa Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture. Veliki broj uredbi i direktiva Europske komisije i parlamenta te unutarnji zakonski propisi Republike Hrvatske koji su time stupili na snagu, postavili su nove izazove pred sve službenike inspekcije: pred rukovodstvo, u smislu edukacije inspektora i zainteresirane javnosti, sudjelovanja u javnim raspravama i stručnim sastancima te suradnje sa drugim nadležnim državnim tijelima, a pred inspektore, u smislu stjecanja i primjene novih znanja i vještina te u smislu provedbi novih procedura nadzora.

U radu se istražuju i opisuju dosadašnja iskustva s tim u vezi. Prikazuju se aktivnosti inspekcije cestovnog prometa kroz TWINNING projekt, članstvo u ECR – u i CORTE – u, aktivnosti u smislu edukativne i represivne uloge inspekcije unutar sustava transportne industrije, ali i problemi s kojima se inspekcija cestovnog prometa u Hrvatskoj susretala i susreće pri ostvarenju svojih zadaća. Također se u radu daje i usporedba iskustava inspekcije cestovnog prometa Republike Hrvatske i susjednih zemalja članica EU (Slovenija, Mađarska) u procesu prilagodbe standardima EU kod provedbe nadzora prijevoza u cestovnom prometu. Cjelokupno istraživanje utemeljeno je na aktualnoj cestovno-transportnoj pravnoj regulativi koja se primjenjuje prvenstveno u tzv. socijalnom zakonodavstvu u cestovnom prijevozu te u zakonodavstvu koje regulira pristup u djelatnost cestovnog prijevoza tereta i putnika.

Prof. dr. sc. **Rhidian Thomas**, *profesor emeritus pomorskog prava i osnivač Instituta za međunarodno pomorsko i trgovačko pravo na Pravnom fakultetu Sveučilišta Swansea (Ujedinjeno Kraljevstvo)*

Obvezno osiguranje u EU zakonodavstvu i budućnost pomorskog osiguranja obzirom na njegovu ulogu u zaštiti morskog okoliša

Ovo izlaganje kritički će se osvrnuti na rast i učinkovitost obveznog osiguranja u pomorskom transportu, uređenog u prvome redu međunarodnim konvencijama i politikom EU. Suvremene međunarodne konvencije o odgovornosti prema trećima od strane vlasnika i drugih uključuju obvezu osiguranja, ali i propisuju podizanje izravne tužbe protiv osiguratelja.

Nakon havarije tankera Erica europska je politika krenula u sličnom smjeru te se Direktivom iz 2009. godine utvrđuje obveza osiguranja od odgovornosti prema trećima kakva je propisana Konvencijom o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976., kako je izmijenjena Protokolom iz 1996.

U izlaganju će se pobliže analizirati oba smjera politike uz poseban osvrt na pouzdanost osiguranja dostupnih na tržištima. Osiguranje nema gotovo nikakve vrijednosti ako se tražbine po polici ne mogu naplatiti.

Uloga i značaj Općeg suda Europske unije u području transporta

Područje transporta, pomorskog, zračnog i cestovnog, bilo je predmetom brojnih odluka Općeg suda Europske unije. Najčešće se Opći sud Europske unije u ovom području doticao pitanja povreda europskog prava tržišnog natjecanja općenito te zlouporabe povlaštenog položaja, državnih potpora i javnih nabava, što je izravna posljedica nadležnosti Općeg suda Europske unije. Naime, prije 25 godina kada je započeo sa svojim radom pod nazivom Sud prve instance, Opći sud Europske unije bio je nadležan isključivo za sporove o povredi prava tržišnog natjecanja. Nekoliko godina kasnije njegova se nadležnost širi i na područja državnih potpora, javnih nabava, antidumpinga da bi danas bio nadležan odlučivati u svim sporovima koje pokreću fizičke i pravne osobe podnošenjem tužbi protiv odluka, kako institucija tako i agencija Europske unije, bez obzira na područje koje se tim odlukama regulira.

Za bolje razumijevanje europskog pravnog okvira kroz koji se moraju sagledavati različiti aspekti transportnog prava te posebice postupaka pred Općim sudom Europske unije u kojima fizičke i pravne osobe mogu zahtijevati zaštitu prava i interesa u ovom području, ovim će se izlaganjem analizirati osnovna pitanja nadležnosti Općeg suda Europske unije, procesna legitimacija stranaka, te sama struktura pisanog i usmenog dijela sudskog postupka. Analiza procesnih specifičnosti postupanja Općeg suda Europske unije omogućit će bolji uvid u njegove reprezentativne odluke u području transporta.

Jadwiga Urban-Kozłowska, *doktorandica na Sveučilištu Jagiellonian (Poljska)*

Nova pravila o potpori za ulaganja u zračne luke – jesu li dovoljno jasna?

Zračni prijevoz ima ključnu ulogu u integraciji i konkurentnosti u Europskoj uniji. Postojanje zračne luke u nekom području olakšava njegovu povezanost. Štoviše, može imati povoljan učinak na lokalno gospodarstvo i poticati koheziju unutar EU. U tome kontekstu valja napomenuti da su ukupni troškovi izgradnje nove zračne luke iznimno veliki, a izgledi za profitabilnost takvog ulaganja neizvjesni. U praksi, izgradnja ili modernizacija zračnih luka uglavnom se financira javnim sredstvima jer je veoma teško naći odgovarajućeg privatnog investitora. Stoga je pitanje državnih potpora od velike važnosti za ulaganja u infrastrukturu zračnih luka. Javno financiranje izgradnje ili modernizacije zračnih luka unutar Europske unije mora biti u skladu s pravilima EU o državnim potporama. Neka od najvažnijih takvih pravila su članak 107. Ugovora o funkcioniranju Europske unije i smjernice Komisije o državnim potporama u zrakoplovnom sektoru. Europska komisija usvojila je 2014. nove Smjernice o državnim potporama za zračne luke i zrakoplovne tvrtke (u daljnjem tekstu: 'Smjernice iz 2014. '), koje su zamijenile prethodne smjernice iz 2005. (u daljnjem tekstu: 'Smjernice iz 2005. ').

Cilj ovog izlaganja je ponuditi dubinsku analizu novih kriterija za određivanje usklađenosti potpore za ulaganja u zračne luke iz Smjernica iz 2014., uz poseban osvrt na izmjene u odnosu na Smjernice iz 2005. To će omogućiti ispravno razumijevanje različitih uvjeta za dodjelu državne potpore infrastrukturama zračnih luka i razriješiti nedoumice oko njihovih tumačenja.

Prof. dr. sc. **Chiara Enrica Tuo**

izvanredna profesorica na Katedri za europsko pravo Pravnog fakulteta Sveučilišta u Genovi, (Italija)

Dr. sc. **Laura Carpaneto**

znanstvena suradnica na Katedri za europsko pravo Pravnog fakulteta Sveučilišta u Genovi (Italija)

Poveznice i isključenja između Briselske uredbe I.a i međunarodnih konvencija o prijevozu

Usprkos ključnoj ulozi prometa u razvoju unutarnjeg tržišta, nova Uredba EU br. 1215/2012 o nadležnosti, priznavanju i izvršenju sudskih odluka u građanskim i trgovačkim stvarima („Briselska uredba I.a“) ne pojašnjava odnos između vlastitih pravila i odredaba o nadležnosti ili priznavanju i izvršenju presuda propisanih međunarodnim konvencijama u sektoru prijevoza.

Članak 71. Uredbe (koji je potpuno jednak članku 71. prethodne Uredbe br. 44/2001) propisuje jednostavno da Uredba „ne utječe“ na međunarodne konvencije o određenim stvarima čije su države članice potpisnice. No, nedostaju jasni kriteriji za utvrđivanje odnosi li se članak 71. na određenu konvenciju o prijevozu ili ne.

Sud Europske Unije zapravo je utvrdio test za određivanje uvjeta prema kojima se – u skladu s člankom 71. – rješavanju pitanja nadležnosti ili priznavanja i izvršavanja presuda u skladu s nekom međunarodnom konvencijom umjesto s dotičnom Uredbom. Međutim, taj se test (i) ne čini pogodnim kao takav za osiguravanje potrebne razine predvidivosti u određivanju nadležnog suda te time pravne sigurnosti za stranke u postupku, što je – kako je sam Sud EU-a predvidio – osnova za pravosudnu suradnju u građanskim i trgovačkim stvarima; (ii) zamišljen je imajući u vidu slučajeve u kojima pitanja nadležnosti ili priznavanja i izvršenja presuda ulazi u područje primjene i Uredbe i CMR konvencije. Stoga nije jasno da li bi Sud EU zauzeo isti stav u odnosu na druge konvencije o prijevozu.

S druge strane, nije jasno kako takozvane „isključujuće odredbe“ – koje gotovo beziznimno nalazimo u aktima kojima je EU pristupila raznim konvencijama o prijevozu i čija je svrha davanje prednosti pravu EU – trebaju funkcionirati u praksi u odnosu na Briselsku uredbu I.a. Primjerice, nije nimalo jasno kako bi ta odredba trebala uređivati odnos između pravila EU i Konvencije o međunarodnom željezničkom prijevozu (COTIF).

Uzimajući u obzir navedena otvorena pitanja, ciljevi ovoga rada su (i) utvrditi hoće li se Sud EU, pri utvrđivanju uvjeta pod kojima se Uredba treba povezati s konvencijama o prijevozu, držati dosadašnjeg pristupa ili ga revidirati kako bi ga uskladio s načelima pravne sigurnosti i predvidivosti vezano uz određivanje nadležnog suda, (ii) pojasniti uvjete prema kojima se za određenu konvenciju o prijevozu smatra da ulazi u okvir članka 71. Uredbe; (iii) ispitati najbolji pristup odnosu između Uredbe i konvencijama o prijevozu koje nisu obuhvaćene člankom 71.; (iv) ispitati da li je taj odnos uređen određenom odredbom (isključujućom odredbom); (v) potražiti interpretativno rješenje koje omogućava, čak i ako ne postoji konkretna odredba, utvrđivanje s razumnom razinom sigurnosti koje se odredbe – između odredbi Briselske konvencije I.a i onih određene konvencije o prijevozu – trebaju primijeniti kako bi se odredila nadležnost ili priznali učinci presuda u određenom predmetu.



Između zaštite potrošača i ograničene odgovornosti prijevoznika: razlika pri regresnom potraživanju u e-trgovini

Jedna od prednosti e-trgovine, mogućnost dostave na kućnu adresu, istovremeno je i njezina bolna točka. Prema podacima Europske komisije 30% potrošača imaju iskustvo kašnjenja isporuke, a 8% nisu nikad primili naručenu robu. Štoviše, poprilična količina robe biva oštećena tijekom prijevoza. Prema pravu potrošača EU rizik štete, gubitka ili kašnjenja preuzima prodavatelj. U ovome ćemo izlaganju usporediti odgovornost prodavatelja s odgovornošću prijevoznika te, ako postoji razlika pri regresnom potraživanju, kako se ona može smanjiti.

Pravo potrošača EU nudi visoku razinu zaštite i nalaže stroge obveze te ne dopušta odstupanje od pravila. Od Direktive o pravima potrošača iz 2011. rizik gubitka ili štete tijekom isporuke preuzima prodavatelj. Prema članku 20. Direktive, rizik se prebacuje na potrošača tek nakon što potrošač, ili treća osoba koju odredi potrošač, dođe u fizički posjed robe. Direktiva o prodaji robe široke potrošnje propisuje pravne lijekove dostupne kupcu u slučaju gubitka ili štete nastale tijekom prijevoza. Glavni pravni lijekovi su nadoknada štete ili zamjena oštećenog proizvoda, i to besplatno. Isto tako, u slučaju kašnjenja isporuke Direktiva rizik stavlja na prodavatelja, a kupcu daje pravo raskida ugovora. Stoga, u slučaju gubitka, štete ili kašnjenja tijekom prijevoza prodavatelj će morati refundirati cijenu proizvoda, a možda i još neke druge troškove ili štetu kupcu (što ovisi o nacionalnom pravu).

Iako prodavatelj može pokrenuti regresni spor protiv prijevoznika, moguća je oveća razlika u regresnom potraživanju zbog različitosti režima odgovornosti prodavatelja i odgovornosti prijevoznika. Europsko transportno pravo, koje se u velikoj mjeri ujednačeno primjenjuje u državama članicama, propisuje ograničenu odgovornost prijevoznika za štete u slučaju gubitka ili kašnjenja (na primjer Montrealska konvencija predviđa ograničenje od 19 PPV-a po kilogramu izgubljene ili oštećene robe, a CMR -8.33 PPV-a, a ograničenje za zakašnjenje vezuje za iznos vozarine). Uz to, u većini transportnih režima šteta se izračunava na apstraktan način na temelju tržišne vrijednosti robe. Posljedično, primjerice šteta po ugled, koja može biti iznimno velika u slučaju sezonskih poklona koji bivaju neisporučeni ili kasne, nije pritom uzeta u obzir. Štoviše, odgovornost prijevoznika nije samo ograničena, već je često nepredvidiva: u slučaju prijevoza s više prijevoznika, bilo da se radi o viševrstnom (multimodalnom) prijevozu ili nekom drugom obliku integriranja prijevoznih operacija, ostaje nejasno koji bi se režim odgovornosti trebao primijeniti, odnosno kolika bi bila odšteta, sve dok se ugovor ne izvrši.

U ovome izlaganju dajemo tri vrste preporuka za smanjenje razlike pri regresnom potraživanju ili za lakše predviđanje te razlike. Iz praktičnog gledišta najprije se predlažu organizacijske i ugovorne tehnike koje će strankama omogućiti da te razlike smanje. Budući da sektor e-trgovine uključuje velik broj novih i mikro poduzetnika koji najčešće nemaju dovoljno pravnog znanja, dajemo prijedloge kako bi se pravnom intervencijom na razini EU mogao spriječiti utjecaj te razlike na opstanak e-trgovine. Dosad EU nije intervenirala u odgovornost prijevoznika. Međutim, budući da sama Unija kaže da je „ostvarenje unutarnjeg tržišta za online usluge jedan od ključnih čimbenika u nastojanju da Europska unija postane jedna od najkonkurentnijih i dinamičnih ekonomija temeljenih na znanju u svijetu“, uklanjanje prepreka u transportnom pravu koje koče razvoj online usluga trebalo bi biti jedan od prioriteta Europske unije.

Neki pravni aspekti zaloga nad željezničkim vozilima – Perspektive za veću pristupačnost financiranja željezničkih prijevoznika

Željeznički prijevoznici, u načelu, imaju tri izvora financiranja kapitalnih investicija: državna izravna ili neizravna (putem EU fondova) financijska potpora; financiranje putem razvojnih banaka i financijskih institucija poput Svjetske banke, Europske investicijske banke; kreditno financiranje od strane komercijalnih banaka i drugih financijskih institucija na tržištu kapitala.

Tijekom povijesnog razvoja i modernizacije željezničke infrastrukture i prometa, socijalna i politička važnost te industrije vezala je njezino financiranje usko uz državu. S početkom liberalizacije željezničkih usluga devedesetih godina u Europi, rastom područja primjene pravila o državnim potporama unutar Europske unije te sve većom potražnjom željezničkih prijevoznika za kapitalom kako bi se financiralo stjecanje (kupnja ili zakup) željezničkih vozila ili refinancirale postojeće dugoročne obveze, prepoznat je trend financiranja željezničkih prijevoznika putem financijskih institucija (banaka) kao prevladavajuće vrste financiranja u ovoj industriji. Domaće i strane financijske institucije prilikom strukturiranja kreditnih aranžmana zahtijevaju da sva imovina u komercijalnoj uporabi željezničkog prijevoznika registriranog u Republici Hrvatskoj posluži kao sredstvo osiguranja otplate kredita. Pritom je temeljni zahtjev da su sredstva osiguranja (zalozni) valjano zasnovani te da postoji predvidivost koraka prilikom postupka namirenja iz sredstava osiguranja dospjelih, a neplaćenih kreditnih tražbina. Financijski najvrjednija imovina željezničkih prijevoznika jesu željeznička vozila (koja su u prijevoznikovom vlasništvu ili zakupu).

U radu se daje prikaz zasnivanja zaloga na željezničkim vozilima na međunarodnoj (Cape Town Konvencija, Željeznički Protokol) i nacionalnoj razini. Naglašava se da je zasnivanje založnog prava nad željezničkim vozilima u Republici Hrvatskoj u općem režimu koji uređuje založno pravo na pokretnim stvarima. Posebno se ističe pitanje namirenja založnih vjerovnika. Tendencije su da se međunarodnopravno uređenje osiguranja tražbina u željezničkoj industriji približi zrakoplovnoj industriji, u vezi s kojom je i uspostavljen međunarodni registar osiguranja nad zrakoplovima te zaseban registar u Republici Hrvatskoj u kojem se upisuju založna prava nad zrakoplovima. Sve dok Republika Hrvatska ne potvrdi Željeznički Protokol, založna prava nad željezničkim vozilima kao sredstvo osiguranja kreditnih financiranja i dalje će biti u općem režimu osiguranja tražbina, bez obzira na specifičnosti takvih sredstava osiguranja.

Usporedba intervencije Europske unije u sustave usluga luka i zračnih luka

Predavanje će se baviti analizom nacрта Uredbe Europskog parlamenta i Vijeća u cilju uspostave regulatornog okvira za pristup tržištu lučkih usluga i financijsku transparentnost luka. Isto tako, u komparativnom pristupu izložiti će zajedničke značajke navedenog nacрта Uredbe i Direktive 96/67/EZ o pristupu tržištu zemaljskih usluga u zračnim lukama Zajednice, koja je implementirana u talijansko zakonodavstvo Zakonodavnim dekretom br. 18/1999. Glavni je cilj nacрта Uredbe, kao i Direktive, osigurati autonomiju luka, postaviti transparentna pravila (posebno vezano uz državne potpore) i povećati konkurentnost luka.

U predavanju će se istaknuti ključni problem prijedloga Uredbe, prije svega odabir instrumenta uredbe EU, što se čini u suprotnosti sa željom da se uzmu u obzir različite lokalne okolnosti. Jedinstveno zakonodavno rješenje za sve europske luke bez sumnje je teško iznaći. Fleksibilniji pravni instrument, kao primjerice direktiva EU, koja je donesena za područje zračnih luka, bio bi prikladniji za oblikovanje zakonodavnog okvira za različite vrste luka u svakoj državi članici.

Što se tiče sadržaja nacrtu Uredbe, u ovom predavanju analizirat ćemo zakone o zemaljskih lučkim uslugama na koje utječe ova reforma i pravila koja formalno uvode načelo slobode pružanja usluga u području luka. To se načelo primjenjuje na pružatelje usluga u lukama EU koji uz to imaju pravo slobodnog pristupa osnovnim uslugama luke. Nadalje, usporedbom sadržaja prijedloga Uredbe (koji za razliku od Direktive 96/67/EZ o zemaljskim uslugama izostavlja samostalno obavljanje lučkih usluga) s nacionalnim okvirom za lučke djelatnosti, ukazat ćemo na razlike između usluga kako ih uređuje europska Uredba i onih u skladu s talijanskim zakonodavstvom. Čak i primjena nacrtu Uredbe na sve luke mreže TEN-T izaziva bojazni s obzirom na velike razlike među europskim lukama. Što se tiče discipline vezano uz financijsku transparentnost i autonomiju, također ćemo analizirati pravilo koje nalaže da lučko upravno tijelo, u slučaju da prima državna sredstva ili izravno pruža lučke usluge, mora imati zasebne i transparentno financijsko knjigovodstvo kako bi, između ostaloga, moglo pokazati kako učinkovito i na prikladan način upotrebljava ta državna sredstva (kako je to već uređeno u sektoru zračnih luka).

Na koncu, ukazat ćemo na rizik od neujednačene i fragmentirane discipline lučkih usluga, što bi mogao biti rezultat primjene Uredbe kako je trenutno sastavljena. Ako se to dogodi, pokazat će se da su načela i pravila iz nacrtu Uredbe o financijskim stvarima i koordinaciji udaljena od modela upravljanja kakvog nalazimo u glavnim nacionalnim lukama, a koji karakterizira dualizam lučke uprave i pomorske uprave.

Darko Vrkljan, direktor Službe za reosiguranje i međunarodne klijente, Allianz Zagreb d.d. (Hrvatska)

Uvjeti osiguranja brodova i uloga underwritera - praksa (ne) slijedi teoriju

Osiguranje je djelatnost stoljećima usko vezana uz industriju transporta, odnosno još uže, pomorstvo. Pomorstvo je vjerojatno najreguliranija djelatnost u smislu primjenjivih konvencija, uredbi, zakona i drugih propisa javnopravnih tijela uključivo, za pomorstvo karakteristična, autonomna pravna vrela. S druge strane, upravo pomorsko osiguranje, kao dio neživotnih osiguranja, pruža najveću slobodu kod ugovaranja osiguranja kako ugovarateljima osiguranja (u pravilu poslovođa broda) tako i osigurateljima. Autor želi ovim radom, obzirom da se radi o prvoj konferenciji takvog formata u Republici Hrvatskoj, pojasniti i približiti ulogu transportnih odnosno pomorskih osiguratelja.

U prvom dijelu bit će prezentirana općenita informacija o širini portfelja transportnih osiguranja koji uključuje više od 50 raznih osigurateljskih proizvoda, pri čemu će se autor koncentrirati na pomorska osiguranja odnosno osiguranja brodova (Hull and Machinery - H&M). Osiguranje brodova generira otprilike 25% ukupne svjetske premije osiguranja transporta i zbog naglašene globalne uloge stavlja pred preuzimatelja pomorskih rizika (marine underwriter) dodatni zahtjev poznavanja i razumijevanja pravnih aspekata te vrste rizika.

U drugom dijelu autor će obraditi temeljni dokument koji uređuje pravni odnos ugovaratelja osiguranja/osiguratelja i osiguratelja - uvjeti osiguranja brodova u plovidbi. Obzirom na međunarodni karakter osiguranja brodova u plovidbi, u praksi se, posebice europskoj, primjenjuje nekoliko uvjeta osiguranja, primjerice Institute Time Clauses Hulls iz 1983., International Hull Clauses iz 2003., DTV Clauses. Njihove će najvažnije značajke, kako sličnosti tako i razlike, biti usporedno prikazane zajedno s komentarima iz prakse.

Sažeci panela

Panel I

Specijalizacija pravosuđa u području transporta i osiguranja: nužnost ili utopija?

Nakon 1. srpnja 2013, za hrvatske suce ništa više nije isto. Harmonizacija hrvatskog pravnog sustava sa pravnom stečevinom EU (acquis communautaire) iz temelja je izmijenila cjelinu domaćih propisa, ne uvijek na zadovoljavajući način, ostavljajući sudsku praksu da iznalazi rješenja i snalazi se u novonastaloj situaciji. Izravna primjena dijela pravne stečevine EU pretpostavlja poznavanje i tog dijela prava od strane hrvatskih sudaca, od prvog dana punopravnog članstva u ovu pravno složenu asocijaciju. Da li je domaće sudstvo dobilo adekvatnu podršku u pripremi na ovako korjenitu promjenu prije ulaska RH u EU? Koji su mehanizmi trajne edukacije sudaca i odvjetnika predviđeni za usavršavanje i daljnje praćenje razvoja pravne stečevine EU? Promišljajući područje transporta, situacija se čini još složenija. Pravno uređenje transporta, zbog njegovog pretežito međunarodnog karaktera, oduvijek je bilo specifično i slojevito. Osim domaćih propisa, većinu pozitivnog transportnog prava u svim granama prometa čine međunarodne konvencije koje izjednačavaju pravno uređenje mnogobrojnih pravnih pitanja na međunarodnoj razini, a njihova primjena poseban je izazov. Na ovu osnovnu dvoslojnu konstrukciju sada je stigao i treći sloj, pravna stečevina EU, koja u području transporta predstavlja čak treće najveće pojedinačno područje čitave pravne stečevine EU. Razlog za to je gotovo u cijelosti preuzeta nadležnost od strane EU u području transporta, a posljedica je – prema nekim izvorima – nekoliko desetaka tisuća stranica pravnih propisa EU u ovom području i preko stotinu presuda Europskog suda i Općeg suda. Često marginalizirano zbog svoje specifičnosti i malog apsolutnog broja predmeta pred sudovima – što se koristi kao argument protiv specijalizacije u ovom području – ovo je područje prava ipak od iznimne važnosti za industriju. Transportni predmeti često imaju visoke vrijednosti predmeta spora, zbog čega je svako eventualno nesnalaženje sudaca u ovom verziranom području, u kombinaciji sa dugotrajnošću sporova, potencijalno pogubno za ekonomsku održivost poduzetnika na tržištu. Rizik jednog prometnog pravca industrija će kompenzirati izborom drugog pravca, no koje su posljedice za domaću transportnu industriju? Brodarska industrija tradicionalno ugovara specijalizirane arbitraže kao alternativan način rješavanja sporova, no jesu li one jedini odgovor? Može li se ugovaranjem domaće ili strane arbitraže poboljšati situacija i u drugim granama prometa? Hoće li pravosudna reforma u Hrvatskoj doista doprinijeti specijalizaciji sudaca i kako? Opstanak i razvoj transportne industrije pretpostavlja kvalitetnu i brzu sudsku zaštitu. Ima li hrvatska transportna industrija kvalitetnu podršku sudstva i/ili specijaliziranog odvjetništva i koja su moguća poboljšanja u sustavu? Prije odgovora na ova, ali i druga aktualna pitanja, posebno će biti zanimljivo čuti na koji način istom problemu pristupa Nizozemska, kao geografski mala zemlja, ali pravi div transportne industrije u svjetskim razmjerima, koji pitanju specijaliziranog pravosuđa i pitanju pravne zaštite industrije pristupa s iznimnom pažnjom, poštujući tradiciju ali ostavljajući prostor i za brze inovacije i prilagodbu razvoju ove vrlo dinamične industrije.

Sudionici panela:

Mario Vukelić, Predsjednik Visokog trgovačkog suda Hrvatske (Hrvatska)

Emily Dérogée-van Roosmalen, članica odbora Društva za pomorsko i općeprometno pravo Nizozemske (Nizozemska)

Mladen Sučević, predsjednik Odvjetničke akademije (Hrvatska odvjetnička komora)

Krešimir Kučko, Predsjednik Uprave, Croatia Airlines d.d. (Hrvatska)

Moderator: **Domagoj Novokmet**, HRT

Panel II

Izazovi i potencijali jedinstvenog tržišta transportnih usluga u doba krize: EU i Hrvatska

Članstvom Hrvatske u EU otvaraju se nove mogućnosti, ali i novi izazovi i pred industriju transporta i osiguranja. Da li je domaća industrija transporta, nakon 8 godina ekonomske krize, pripremljena za oštru tržišnu utakmicu na jedinstvenom tržištu transportnih usluga? Sama EU danas je na svojevrsnoj raskrsnici, a izazova je mnogo: provođenje zajedničke ekonomske politike, budućnost Eurozone, energetska kriza i stvaranje nove energetske politike i infrastrukture... No, ništa manje značajno pitanje za unutarnje povezivanje EU, kao i povezivanje s okruženjem, jest pronalaženje pravih odgovora na pitanje prometne integracije i prometne optimizacije s ekonomskog, ekološkog i energetskog stajališta. U svemu tome EU nije sama – globalizacija i novi pritisci na vlastitu konkurentnost stižu iz okruženja: SAD i Daleki Istok poglavito. Što su u takvoj regionalnoj, EU i globalnoj perspektivi pozicija i perspektive RH u području prometa? Može li Hrvatska kroz novu prometnu strategiju valorizirati svoj izuzetno atraktivan prometni položaj u regiji i na jedinstvenom tržištu EU, ali i šire? Koji su glavni izazovi koji se u ovom trenutku postavljaju pred različite segmente domaće transportne industrije i kako ih prevladati?

To su temeljne, ali ne i jedine teme o kojima će raspravljati istaknuti stručnjaci, sudionici ovog panela.

Sudionici panela:

Dr. sc. **Zlatan Fröhlich**, *Predsjednik Hrvatske gospodarske komore – Komore Zagreb (Hrvatska)*

Prof. dr. sc. **Ivan Dadić**, *Fakultet prometnih znanosti Sveučilišta u Zagrebu (Hrvatska)*

Dr. sc. **Dubravko Štimac**, *Predsjednik Uprave PBZ Croatia osiguranje d.d. (Hrvatska)*

Prof. dr. sc. **Vlatko Cvrtila**, *Dekan Veleučilišta Vern (Hrvatska)*

Dr. sc. **Marko Šoštarić**, *Fakultet prometnih znanosti Sveučilišta u Zagrebu (Hrvatska)*

Moderator: prof. dr. sc. **Mladen Vedriš**, *Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu (Hrvatska)*



Panel III

Financiranje infrastrukturnih projekata - jesu li tradicionalne banke konkurentne?

Dugo iščekivano kvantitativno ublažavanje monetarne politike u Europi stvorilo je dodatni pritisak na financijski sustav i pružatelje kapitala s aspekta ostvarivanja adekvatnih prinosa na ulaganja. Istovremeno EU je u krajem 2014. godine objavila svoj 315 mlrd. EUR vrijedan plan s ciljem poticanja ekonomskog rasta i zapošljavanja u Europi kroz ulaganja u infrastrukturu. Sukladno planu predviđeno je da primarni izvor financiranja bude privatni sektor, pri čemu su mnogobrojni institucionalni investitori poput mirovinskih fondova, osiguravajućih društava i investicijskih fondova već pokazali interes i osigurali značajna sredstva u infrastrukture projekte.

Analizirajući okruženje u regiji s obzirom na gore navedeno, uočljivo je da je većina dosadašnjih infrastrukturnih projekata provedena od strane javnog sektora uz klasično bankovno financiranje, bez značajnijeg sudjelovanja privatnih investitora. Jedan od razloga ovog modela financiranja nedvojbeno leži u činjenici da se zemlje regije suočavaju s brojnim unutarnjim izazovima kao što su nesređenost pravnog okvira, netransparentnost procesa, nedostatak političke volje i negativno javno mnijenje o javno-privatnom partnerstvu ili bilo kojem obliku sudjelovanja privatnog kapitala u takvim projektima.

Stoga se može postaviti pitanje koristi li sadašnje izazovno okruženje bankovnom sektoru? S obzirom na činjenicu da je većina regionalnih banaka pod pritiskom rezervacija i „loše aktive“, a vlade država uslijed visokih deficita imaju ograničena sredstva za daljnje investiranje u infrastrukturu, nove izvori privatnog kapitala postat će imperativ za osiguravanje dugoročne konkurentnosti i razvoja regije. Slijedom navedenog ovi novi, dostupni i „povoljni“ izvori financiranja nameću pitanje - tko su trenutno optimalni financijski infrastrukturnih projekata te može li tradicionalni bankarski sektor ostati konkurentan u ovom novonastalom okruženju?

Sudionici panela:

Igor Storchak, *viši bankar, Tim za transport London, Europska banka za obnovu i razvoj – EBRD (Ujedinjeno Kraljevstvo)*

Dinko Novoselec, *predsjednik Uprave Allianz ZB, društvo za upravljanje obveznim mirovinskim fondovima (Hrvatska)*

Vančo Balen, *Direktor Odjela upravljanja rizicima Croatia Osiguranja d.d. (Hrvatska)*

Moderator: **Matko Maravić**, *LL.M., InterCapital vrijednosni papiri d.o.o.*

“Kako pronaći pravne instrumente u okviru prometne politike Europske unije: praktično iskustvo”

Uvodno izlaganje:

dr. sc. **Andrea Horić**, voditeljica, Knjižnica Pravnog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu (HR)

Koordinator: **Aleksandra Čar**, Europski dokumentacijski centar, Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu (HR)

Aleksandra Čar je informacijski specijalist s radnim iskustvom od preko 18 godina u području europskih poslova. Osim što vodi Europski dokumentacijski centar u Knjižnici Pravnog fakulteta u Zagrebu, ona je i urednica elektroničkog biltena EUROPA info te suradnica informacijskog servisa European Sources Online (UK). Europsko informacijsko udruženje (European Information Association – EIA) sa sjedištem u Velikoj Britaniji kao jedna od najistaknutijih stručnih organizacija u području europske dokumentacije i informiranja, dodijelilo joj je početkom 2006. nagradu Helen Greer za izuzetan doprinos u informiranju o EU i unaprjeđenje kvalitete usluga EDC-a. Svojim radom Aleksandra je doprinijela da EDC Pravnog fakulteta u Zagrebu postane jedna od najkvalitetnijih i najinovativnijih informacijskih službi u Hrvatskoj.

Metoda rada

Radionica će u prvom dijelu polaznicima pojasniti strukturu službene dokumentacije institucija EU, demonstrirati sadržaj i strukturu odabranih pravnih izvora i baza podataka EU-a, te predstaviti najučinkovitije metode pretraživanja i korištenja obrađenih pravnih izvora. U drugom dijelu radionice izvest će se praktične vježbe pretraživanja tijekom kojih će se polaznici uspoznavati sa sadržajem, mogućnostima i funkcionalnostima pojedinih baza podataka kako bi ih kasnije mogli samostalno i učinkovito koristiti.

Tijekom radionice svakom će polazniku na raspolaganju biti osobno računalo kako bi lakše pratio predavanje i samostalno koristio obrađene pravne baze podataka.

Cilj

Nakon odslušane radionice polaznici će moći s lakoćom koristiti predstavljene izvore i znati razlikovati najvažnije kategorije službene europske dokumentacije; kako najbolje iskoristiti mogućnosti što ih nudi pojedina baza podataka; kako učinkovito i brzo doći do ciljanih informacija, te koje su najbolje tehnike pretraživanja. Također, polaznici će moći s lakoćom pronaći direktivu, uredbu ili koji drugi pravni akt u području prometnog prava EU-a; radne dokumente, prijedloge zakonodavnih i ostalih inicijativa; podatke o tijeku zakonodavnog postupka; informacije o nacionalnim mjerama za provedbu direktiva EU; presude ili odluke Europskog suda, kao i mišljenja nezavisnih odvjetnika; komentare odabranih presuda Europskog suda, te prijevode europskog zakonodavstva.

Doc. dr. sc. **Vlatka Butorac-Malnar**, Pravni fakultet Sveučilišta u Rijeci (Hrvatska)

Vlatka Butorac-Malnar je docentica na Katedri za međunarodno i europsko privatno pravo Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci. Osim Europskog privatnog prava, nositelj je i predmeta Pravo tržišnog natjecanja na diplomskom i poslijediplomskom studiju. Magistrirala je i doktorirala na Centralnom Europskom Sveučilištu u Budimpešti. U ulozi gostujućeg znanstvenika, istraživala je na raznim inozemnim institucijama (Cornell Law School, NY, SAD; Max-Planck institut za komparativno i međunarodno privatno pravo, Hamburg, Njemačka; Asser College Europe, den Haag, Nizozemska.) Istražuje i piše iz područja prava tržišnog natjecanja. Suautor je prvog udžbenika iz tržišnog natjecanja u RH.

Mladen Cerovac, Agencija za zaštitu tržišnog natjecanja (Hrvatska)

Mladen Cerovac rođen je 3. siječnja 1954. u Zagrebu. Diplomirao je i magistrirao na Pravnom fakultetu u Zagrebu. Položio je pravosudni ispit. Od 1978. do 1997. radi kao voditelj Odjela za provedbu međunarodnih sporazuma u HZMO u Zagrebu. U Agenciji za zaštitu tržišnog natjecanja radi na najodgovornijim poslovima od njenog osnivanja 1997. godine do danas (zamjenik ravnatelja Agencije, direktor Sektora za zaštitu tržišnog natjecanja, samostalni savjetnik predsjednika Vijeća za zaštitu tržišnog natjecanja). Od 2005. obnaša dužnost člana Vijeća, a 2008. izabran za zamjenika predsjednika Vijeća. U studenome 2013. imenovan je za predsjednika Vijeća za zaštitu tržišnog natjecanja. Prošao je posebnu specijalističku obuku iz područja prava tržišnog natjecanja u organizaciji Europske komisije, Savezne trgovinske komisije i Ministarstva pravde SAD, Svjetske banke, OECD-a i EIPA-e. Sudjelovao je na stotinjak najznačajnijih međunarodnih seminara i konferencija iz područja prava tržišnog natjecanja. Uže se specijalizirao za kontrolu koncentracija poduzetnika. Autor je knjige „Rječnik pojmova prava i politike tržišnog natjecanja“. Koautor udžbenika „Uvod u Europsku uniju“ i „Pravno okruženje poslovanja“. Autor značajnog broja stručnih članaka s područja prava i politike konkurencije. Član svih radnih skupina za pripremu nacrtu propisa o zaštiti tržišnog natjecanja od 1997. nadalje. Član Radne skupine za pristupanje Republike Hrvatske Europskoj uniji za Poglavlje 8. (Tržišno natjecanje). Kao međunarodni pravni ekspert od 2008. do 2010. sudjelovao je u projektima Europske unije za tehničku pomoć tijelima za zaštitu tržišnog natjecanja Republike Srbije, Republike Makedonije te Bosne i Hercegovine. Predavao je na brojnim stručnim skupovima u zemlji i inozemstvu. Gost-predavač na Pravnom fakultetu u Zagrebu, Pravnom fakultetu u Rijeci, Ekonomskom fakultetu u Zagrebu, Ekonomskom fakultetu u Osijeku, ZŠEM i Sveučilišnom odjelu za forenzičke znanosti u Splitu.

Andreas I. Chrysostomou, Uprava za trgovačku mornaricu Cipra (Cipar)

Andreas Chrysostomou diplomirao je brodogradnju na Sveučilištu Newcastle upon Tyne u Velikoj Britaniji. Studij je nastavio na istom Sveučilištu, gdje je stekao stupanj magistra poslovnog upravljanja (MBA). Godine 1993. postao je član Odjela za pomorsku trgovinu, nadležno tijelo za pomorstvo pri Vladi Republike Cipar, kao inspektor broda, a 1994. prebačen je u Visoko povjerenstvo za Cipar u Londonu kao savjetnik za pomorska pitanja i zamjenik stalnog predstavnika Cipra u Međunarodnoj pomorskoj organizaciji, na kojem je položaju bio 10 godina. Godinama je aktivno uključen i ostvario konstruktivne doprinose u svim područjima pomorskog transporta, od sigurnosti i zaštite, zaštite morskog okoliša te pravnih i upravnih pitanja. Obavljao je dužnost predsjednika Pododbora IMO-a za projektiranje i opremu, a od 2003. do 2013. bio je predsjednik Odbora za zaštitu morskog okoliša, jednog od glavnih odbora Međunarodne pomorske organizacije. 2004. godine vraća se u glavni ured Odjela za pomorsku trgovinu, gdje vodi odsjek za pomorsku politiku, multilateralna pitanja i norme, a od 2014. je vršitelj dužnosti ravnatelja Odjela za pomorsku trgovinu. Osim svog angažmana u Međunarodnoj pomorskoj organizaciji, radio je i s drugim agencijama UN-a, kao što su Međunarodna satelitska organizacija, gdje je odabran za predsjednika Skupštine dvaput zaredom.

Nadalje, bio je član Upravnog odbora Svjetskog pomorskog sveučilišta te je jedan od bivših predsjednika Instituta za pomorsko inženjerstvo, znanost i tehnologiju (IMAREST). Njegovi radovi uključuju brojne članke predstavljene na konferencijama i seminarima širom svijeta, a predsjedao je brojnim seminarima i konferencijama izvan organizacije vlade. Andreas Chrysostomou priznat je u struci zbog svog znanja i savjesnog rada, a dobitnik je i Nagrade za izvanredan doprinos održivom pomorskom prijevozu za 2011. U studenom 2011. također je bio dobitnik nagrade za izuzetne zasluge u javnoj službi (Distinguished Public Service Award) od Ministarstva domovinske sigurnosti SAD-a, Obalne straže SAD-a, za svoj iznimno vrijedan doprinos međunarodnom pomorskom prijevozu, a 2013. dobio je nagradu konferencije Green Ship Technology za osobu desetljeća u pomorskom prijevozu 2003.-2013.

Prof. dr. sc. **Martin J. Davies**, *Pravni fakultet Sveučilišta u Tulaneu (SAD)*

Martin J. Davies je profesor pomorskog prava i ravnatelj Centra za pomorsko pravo na Pravnom fakultetu Sveučilišta u Tulaneu (New Orleans, SAD). Studirao je pravo na Sveučilištu u Oxfordu gdje je diplomirao magnacum laude 1979. godine te magistrirao 1983. godine. 1980. godine stekao je i akademski stupanj magistra prava na Sveučilištu u Harvardu. Prof. Davies međunarodno je priznat vodeći stručnjak na području pomorskog prava. Predavao je na sveučilištima u Australiji, Engleskoj, Singapuru i Italiji te u SAD-u. Nakon što je 1999. godine gostovao na Pravnom fakultetu u Tulaneu, od 2000. godine u stalnom je angažmanu kao profesor na tom fakultetu, gdje od 2004. godine obnaša i dužnost ravnatelja Centra za pomorsko pravo. Prethodno je predavao na Sveučilištu u Melburnu (Australija) u svojstvu „profesora prava Harrison Moore“. Uz pravnu i akademsku karijeru, Martin Davies se ostvario i kao profesionalni glumac. Radio je preko 30 godina kao konzultant za razna odvjetnička društva specijalizirana za pomorsko pravo te je trenutno angažiran od strane jedne velike međunarodne odvjetničke kuće koja ima razvijenu praksu pomorskog prava u mnogim zemljama. U uredništvu je pravnih časopisa Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly i Melbourne Journal of International Law. Osim pomorskog prava, predaje na teme iz područja međunarodnog trgovačkog prava, deliktne pravne, međunarodnog privatnog prava, međunarodne trgovačke arbitraže i dr. Autor je ili koautor poznatih knjiga i brojnih članaka iz područja pomorskog prava, međunarodnog trgovačkog prava, poredbenog i deliktne pravne. Član je Društva za pomorsko pravo SAD-a, član suradnik Američke odvjetničke komore i član Dokumentacijskog odbora Intertanka. 2003. i 2011. godine apsolvirao je Pravni fakultet u Tulaneu su mu dodijelili Nagradu za istaknutog nastavnika Felix Frankfurter. 2012. godine dodijeljena mu je Nagrada rektora Sveučilišta u Tulaneu za izvrsnost u nastavi.

Dr. sc. **Ann Fenech**, *odvjetničko društvo Fenech & Fenech (Malta)*

Ann Fenech je izvršni partner u odvjetničkom društvu Fenech i Fenech te voditelj Odjela za pomorske sporove. 1986. godine diplomirala je na Sveučilištu na Malti nakon čega se pridružila odvjetničkom društvu specijaliziranom za pomorsko i trgovačko pravo – Holman Fenwick i Willan u Londonu, gdje je ostala sve do 1991. te se pridružuje odvjetničkom društvu Chaffe, McCall, Phillips TOLER i Sarpy u New Orleansu. 1989. godine doktorirala je pomorsko pravo na Sveučilištu u Londonu. Predsjednica je Malteškog društva za pomorsko pravo te član Odbora Odjela Yachting Trade Malteške gospodarske i industrijske komore, članica je Odbora Europskog društva za pomorsko pravo i članica Izvršnog vijeća Međunarodnog pomorskog odbora (CMI). Dobitnica je nagrade „European Women in Business Law Awards – Best in Shipping and Maritime“ za 2012. i 2014. godinu, koju dodjeljuje Euromoney Legal Media Group.

Dr. sc. **Petar Kragić**, *Tankerska plovidba d.d. Zadar, (Hrvatska)*

Nakon što je diplomirao pravo summa cum laude na Sveučilištu u Splitu dr. **Petar Kragić** se pridružio Tankerskoj plovidbi 1976. godine. Magistrirao je i doktorirao pomorsko pravo na Sveučilištu u Splitu. Autor je pravnog udžbenika Ugovori o prijevozu tankerima i brojnih članaka o pomorskom pravu. Redoviti je predavač na pomorskim konferencijama. Trenutno je predsjednik Hrvatskog društva za pomorsko pravo i počasni član CMI-a. Član je povjerenstva za izradu nacrtu hrvatskog pomorskog zakonodavstva. Bio je član CMI-eva povjerenstva za izradu nacrtu Roterdamskih pravila i član hrvatske delegacije pri UNCITRAL-u. Bivši je predsjednik pravnog odbora Udruge hrvatskih poslodavaca-brodara u međunarodnoj pomorskoj plovidbi. Dugi niz godina bio je direktor UK P & I kluba, SiGCo. te Međunarodnog investicijskog fonda. Direktor je Sektora pravnih i osigurateljnih poslova u Tankerskoj plovidbi d.d. Zadar.

Dr. sc. **Simone Lamont-Black**, *Pravni fakultet Sveučilišta u Edinburghu, (Ujedinjeno Kraljevstvo)*

Dr. sc. **Simone Lamont-Black** (rođena Schnitzer) kvalificirana kao odvjetnik za građansko pravo u Njemačkoj, gdje je bila praktikant kao Rechtsanwältin nekoliko godina, doktorirala je na Augsburg Sveučilištu summa cum laude prije preseljenja u Englesku. Ondje je radila dugi niz godina kao predavač na Sveučilištu Northumbria u Newcastleu prije zaposlenja na Pravnom fakultetu u Edinburghu 2010. g. Specijalizirala se u području međunarodne trgovine i prijevoza robe, a interes ima i u rješavanju međunarodnih trgovačkih sporova zbog čega je i CEDR medijator, član Association of Arbitral Women, bila je arbitar inter alia na Willem C. Vis International Commercial Arbitration Moot Competition te je pokrenula Edinburgh Vis Pre-Moot. Simone istražuje i objavljuje uglavnom u područjima međunarodnog prijevoza robe i transportnog prava. Također je autor i koautor nekoliko knjiga, između ostalog s Paulom Bugdenom drugog i trećeg izdanja Bugden & Lamont-Black, Goods in Transit, Sweet & Maxwell, kao dio serije „Britansko pomorsko pravo“.

Ante Lažeta, *Hrvatska agencija za civilno zrakoplovstvo (Hrvatska)*

Ante Lažeta rođen je 2. rujna 1972. godine te je diplomirao na Fakultetu prometnih znanosti u Zagrebu. Od 2009. do 2014. godine obnaša dužnost pomoćnika direktora Hrvatske agencije za civilno zrakoplovstvo, za Sektor za letačke operacije, plovidbenost, školstvo i licenciranje i generalnu avijaciju, a prethodno je radio u Ministarstvu mora, prometa i infrastrukture kao kontrolor plovidbenosti zrakoplova te na drugim stručnim poslovima. Od 2014. godine u Europskoj agenciji za sigurnost zračnog prometa (EASA) obavlja dužnost suradnika za međunarodnu suradnju i to kao operativni manager projekata TRACECA (zemlje korisnice: Armenija, Azerbejdžan, Bugarska, Gruzija, Moldavija, Kazahstan, Kirgistan, Rumunjska, Tadžikistan, Turkmenistan, Turska, Ukrajina i Uzbekistan) i ENP (Alžir, Egipat, Libija, Palestina, Sirija, Tunis) u cilju unapređivanja sustava certifikacije i nadzora u području sigurnosti zračnog prometa. Također je sudjelovao kao član tima u sigurnosnim misijama Europske Komisije u Kirgistanu i na Filipinima sa svrhom utvrđivanja sposobnosti nadležnih tijela za izvršavanje primarnih zadaća (certifikacije i nadzora) nad industrijom te je bio član tima u standardizacijskoj posjeti EASA-e Republici Češkoj u području plovidbenosti.

Mr. sc. **Marijana Liszt**, *odvjetničko društvo Posavec, Rašica & Liszt (Hrvatska)*

Marijana Liszt odvjetnica je od 2002. godine te je jedan od tri osnivača i partnera Odvjetničkog društva Posavec, Rašica & Liszt. Po završenom studiju na Pravom fakultetu u Zagrebu, završila je poslijediplomski studij iz prava Europske unije na Sveučilištu Carlos III u Madridu, te potom magistrirala i na Pravnom fakultetu u Zagrebu na temu pravnog okvira državnih potpora. Odlukom Vlade Republike Hrvatske 2005. godine bila je imenovana voditeljicom radne skupine za poglavlje 8 – Tržišno natjecanje u okviru pristupnih pregovora Republike Hrvatske Europskoj uniji. Trenutačno je polaznica doktorskog studija na Pravnom fakultetu u Rijeci s temom disertacije vezanom uz javno financiranje usluga u općem gospodarskom interesu. Područja njezine stručnosti i interesa obuhvaćaju posebno pravo tržišnog natjecanja i državnih potpora, trgovačko pravo, pravo društava te sportsko pravo. Gost je predavač na dodiplomskim i poslijediplomskim studijima u Zagrebu i Rijeci kao i na nizu međunarodnih znanstvenih ili stručnih konferencija te autorica većeg broja znanstvenih i stručnih članaka iz područja prava tržišnog natjecanja i državnih potpora.

Prof. dr. sc. **Filippo Lorenzon**, *Pravni fakultet Sveučilišta Southampton (Ujedinjeno Kraljevstvo)*

Filippo Lorenzon profesor je Pomorskog i trgovačkog prava na Sveučilištu u Southamptonu i bivši direktor Instituta za pomorsko pravo u Southamptonu (2010.-2014.). Bio je gostujući predavač na nekoliko sveučilišta u inozemstvu i međunarodnim obrazovnim centrima. Doktorirao je pravo (Trst, 1999) i magistrirao (Soton, 2000.) te je licenciran kao Avvocato u Italiji i kao Solicitor u Engleskoj i Walesu. Prof. Lorenzon je član Odbora za transport i logistiku Međunarodne trgovačke komore (UK), Talijanskog društva za pomorsko pravo, Britanskog društva za pomorsko pravo, Europske organizacije za pomorsko pravo i Međunarodne odvjetničke komore. Također je i suradnik stručnog tijela Chartered Institute of Linguists (UK). Radio je za vodeća odvjetnička društva specijalizirana za pomorsko i trgovačko pravo u Londonu, Genovi i Veneciji te se redovito bavi pravnim savjetovanjem iz svog područja struke.

Trenutno vrši funkciju savjetnika u Campbell Johnston Clark Ltd u Londonu. Također je i viši pravni savjetnik u Svjetskoj banci. Njegovi interesi uglavnom su usmjereni na područja međunarodnog trgovačkog prava, prava trgovine, zračnog prijevoza, prijevoza robe morem, europskog pomorskog prava i poredbenog privatnog prava. Od siječnja 2010. godine, Filippo vodi važan projekt financiran od strane Europske komisije sa ciljem procjene utjecaja provođenja 2006 Maritime Labour Convention and Directive 2009/13/EC unutar Europske unije. Također je pridonio izradi podnesaka Međunarodne trgovačke komore (UK) upućenih radnoj skupini za izradu Incotermsa 2010. Autor je i koautor nekoliko ključnih radova u pomorskom pravu, kao što su CIF i FOB Contracts, 5. izdanje (London 2012.), The Rotterdam Rules: a practical annotation (London, 2009), The Law of Yachts and Yachting (London, 2012) and The Sale of Ships under the Singapore Form (Singapore, 2013).

Dr. sc. Nikola Popović, Hrvatska regulatorna agencija za mrežne djelatnosti (Hrvatska)

Nikola Popović rođen je u Zagrebu 1971. gdje je diplomirao 1995. na Pravnom fakultetu u Zagrebu s temom „Načelo podjele i jedinstva vlasti“. Magistrirao je pravo Europske unije 2000. na College of Europe, Bruges, s temom „Liberalizacija sektora telekomunikacija u Republici Hrvatskoj u ogledu tržišta telekomunikacija Europske unije“. Doktorirao je na Pravnom fakultetu u Zagrebu 2012. s temom – Liberalizacija mrežnih djelatnosti u Republici Hrvatskoj. Položio je pravosudni ispit. Član je Akademije pravnih znanosti Hrvatske. Radi u Hrvatskoj regulatornoj agenciji za mrežne djelatnosti (HAKOM) na mjestu člana Vijeća. Prethodno je radio pri Agenciji za regulaciju tržišta željezničkih usluga (ARTZU) kao član Vijeća, Agenciji za zaštitu tržišnog natjecanja (AZTN) na mjestu zamjenika predsjednika Vijeća, Vijeću za telekomunikacije (VZT) također na mjestu člana Vijeća. Radio je na politikama liberalizacije i tržišnog natjecanja EU u Ministarstvu za europske integracije, te ranije na drugim stručnim poslovima. Glavni je tajnik Instituta za javnu upravu u Zagrebu. Sudski je tumač za engleski i francuski jezik. Sudjelovao je u pripremi pregovora za članstvo Hrvatske u EU u radnoj skupini poglavlja za prometnu politiku, te izradi nekoliko zakona i propisa u procesu usklađivanja s pravom EU. Bio je voditelj programa u više projekata i twinning-a financiranih od EU. Suraduje u izvođenju nastave na nekoliko studija, te je objavio više radova. Prati pitanja posvećena politikama tržišnog natjecanja, procesima liberalizacije i ulozi države u gospodarstvu.

Maja Salapić, Agencija za mobilnost i programe Europske unije, (Hrvatska)

Maja Salapić rođena je 1981. godine u Splitu. Diplomirala je kroatistiku i bohemistiku na Filozofskom fakultetu u Zagrebu. Bila je zaposlena kao voditeljica ureda škole Smart gdje je vodila cjelokupnu administraciju i komunikaciju s klijentima. 2013. godine pohađala je edukaciju Poslovnog savjetnika za voditelje ureda. Od 2014. godine zaposlena je u Agenciji za mobilnost i programe Europske unije koja provodi i promovira programe Europske unije i druge međunarodne programe u području znanosti, obrazovanja, osposobljavanja i mladih. Trenutno radi kao nacionalna osoba za kontakt za društvene izazove Pametnog, zelenog i integriranog prometa te Sigurne, čiste i učinkovite energije u sklopu EU programa za istraživanje i inovacije Obzor 2020. Član je programskih odbora za oba društvena izazova. Suraduje na projektu mreže nacionalnih osoba za kontakt C-Energy2020, a čest je gost-predavač na raznim seminarima, konferencijama i radionicama gdje predstavlja mogućnosti financiranja projekata energije i transporta u okviru programa Obzor 2020.

Margita Selan Voglar, Zavarovalnica Triglav d.d. Ljubljana (Slovenija)

Margita Selan Voglar diplomirala je na Pravnom fakultetu u Ljubljani 1991. godine kada počinje raditi u Zavarovalnici Triglav d.d., Odjelu transportnih i kreditnih osiguranja, na transportnim osiguranjima. Od 1999. godine zaposlena je kao Direktor Odjela za transportna osiguranja u sklopu čega je odgovorna za razvoj novih produkata, underwriting i štete. Od 2009. g. Predsjednica je Odbora za transportna osiguranja kod Slovenske osiguravajuće udruge (SZZ) te potpredsjednica Društva za pomorsko pravo Republike Slovenije (DPPS). Također je i arbitar kod Stalne arbitraže Zavarovalnice Triglav d.d. Redovito sudjeluje na IUMI konferencijama i različitim predavanjima na temu transportnih osiguranja i transportne odgovornosti. Suraduje s Obrtničkom i Gospodarskom komorom. Suautor je knjige Konvencija CMR – konvencija o pogodbi za međunarodni cestovni prijevoz tereta s komentarom.

Mr. sc. Olgica Spevec, Amplus Subsidum Consult d.o.o. (Hrvatska)

Olgica Spevec magistrirala je na Ekonomskom fakultetu Sveučilišta u Zagrebu. Od 2003. do 2013. bila je predsjednica Vijeća za zaštitu tržišnog natjecanja. Uz to je od 2005. kao članica Pregovaračke skupine Vlade RH za vođenje pregovora o pristupanju Hrvatske Europskoj Uniji, bila je zadužena za pregovore u poglavlju 8. Tržišno natjecanje te u poglavlju 20. Industrijska politika i poduzetništvo. Od listopada 2013. i osnivanja AS Consulta bavi se poslovnim savjetovanjem. Bila je između ostalog, pomoćnica ministra gospodarstva odgovorna za trgovinsku politiku, međunarodne gospodarske odnose i zaštitu potrošača, a kao voditeljica pregovaračkih izaslanstava Vlade Republike Hrvatske ili jedna od članica pregovaračkih timova, uvela je Hrvatsku u Svjetsku trgovinsku organizaciju (WTO) i sudjelovala u sklapanju multilateralnih i brojnih bilateralnih ugovora o slobodnoj trgovini između Hrvatske i drugih europskih zemalja (CEFTA, EFTA, Turska, itd). Kao pomoćnica glavnog pregovarača sudjelovala je u sklapanju i nadzirala provedbu Sporazuma o stabilizaciji i pridruživanju s EU (SSP). Suraduje na brojnim projektima u Hrvatskoj i inozemstvu, gost predavač je na dodiplomskim i poslijediplomskim studijima te autorica niza stručnih članaka i prikaza s područja trgovinske politike i politike tržišnog natjecanja objavljenih u Hrvatskoj i inozemstvu.

Prof. dr. sc. Rhidian Thomas, Pravni fakultet Sveučilišta Swansea (Ujedinjeno Kraljevstvo)

Rhidian Thomas je profesor emeritus pomorskog prava te osnivač Instituta za međunarodno prometno i trgovačko pravo, Pravni fakultet, Sveučilište Swansea, Wales, UK. Prethodno je radio na Sveučilištu u Cardiffu i na Sveučilištu East Anglia u Velikoj Britaniji. Predavao je na nekoliko sveučilišta u inozemstvu, uključujući i University of Windsor, Kanada, Nacionalno sveučilište u Singapuru, Sveučilište u Lundu te Svjetsko pomorsko sveučilište, a trenutno je gostujući profesor na Sveučilištu u Göteborgu, Švedska. U akademskoj godini 2011./2012. imenovan je Francqui Chair na Sveučilištu u Leuvenu, Belgija. Glavni urednik je Journal of International Maritime Law te član uredništva Shipping & Trade Law. Također je član Međunarodnog pomorskog odbora (i Međunarodne radne skupine za osiguranje brodova), Britanskog društva za pomorsko pravo, Chartered instituta arbitara te Britanskog društva za pravo osiguranja. Njegovi glavni nastavni i istraživački interesi su područja pomorskog prava, pomorskog osiguranja, međunarodnog trgovačkog prava te trgovačke arbitraže. Autor je i urednik više knjiga te je pridonio razvoju znanstvenih i stručnih časopisa. Njegove nedavne publikacije uključuju zajedničko uređivanje i doprinose Shipping, Law and the Marine Environment in the 21st Century (2013, Lawtext Publishing, UK); Laytime and demurrage – contractual concepts in a state of flux (2014) 20 Journal of International Maritime Law 183, te Dimensions on the Concept of Inherent Vice as an excluded Peril in Marine Insurance, u: Selected Issues in Marine Law and Policy ed Mejia (2013 Nova Science Publishers, New York). Čest je govornik na konferencijama i seminarima, a također djeluje i kao vještak te konzultant.

Prof. dr. sc. Vesna Tomljenović, Opći sud EU (Luxembourg)

Vesna Tomljenović prva je hrvatska sutkinja Općeg suda Europske unije izabrana na tu dužnost 2013. godine. Redovita je profesorica na Katedri za međunarodno i europsko privatno pravo Pravnog fakulteta u Rijeci te Predstojnica Zavoda za europsko i usporedno pravo istog fakulteta. Voditeljica je više međunarodnih i domaćih konferencija i skupova, autorica brojnih radova i autorica, odnosno urednica nekoliko knjiga. Vesna Tomljenović je i jedan od pokretača te direktorica poslijediplomskog specijalističkog studija „Pravo europskih integracija“ na Pravnom fakultetu u Rijeci. U okviru pregovora za ulazak RH u EU imenovana je voditeljicom Radne skupine Pregovaračkog tima za područje zaštite potrošača i zdravlja. Od 2006. do 2013. g. predsjednica je Hrvatske udruge za poredbeno pravo te je dugogodišnja aktivna članica International Law Association.

Prof. dr.sc. Stefano Zunarelli, odvjetnički ured Zunarelli B&T, (Italija)

Stefano Zunarelli jedan je od najuglednijih europskih stručnjaka iz područja prometnog, zračnog te pomorskog prava. Njegovo profesionalno djelovanje prožeto je međunarodni, kontekstom, jer osim što je predavao kao redoviti profesor Pomorsko i općeprometno pravo na Sveučilištu u Bologni, predavao je i kao gostujući profesor na mnogim inozemnim sveučilištima. Od 1998. do 2004. g. bio je dekan Pravnog fakulteta Sveučilišta u Bologni te od 2007. do 2012. g. predsjednik Polo Scientifico – Didattico di Ravenna, Sveučilište u Bologni. Sudjelovao je u

radu međunarodnih organizacija na svom polju stručnosti, pridonoseći izradi nekoliko međunarodnih konvencija iz područja pomorstva i transporta kao i u nekoliko radnih skupina Europske komisije. Bio je predstavnik talijanske vlade u pravnom odboru Međunarodne pomorske organizacije (IMO), kao i na diplomatskim konferencijama na kojima je usvojeno nekoliko međunarodnih konvencija o državnoj pripadnosti brodova (1986.), spašavanju (1989.), odgovornosti za prijevoz putnika morem (1990.), odgovornosti i naknadi štete u svezi s prijevozom opasnih i štetnih stvari morem (1996.) te ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine (1996). Također je aktivno sudjelovao u procesu modernizacije talijanskog prometnog prava kao savjetnik talijanskog Ministarstva infrastrukture i prometa te kao savjetnik nekoliko regionalnih i lokalnih uprava. Autor je brojnih publikacija iz područja pomorskog, zračnog, prometnog prava te prava osiguranja. Član je Upravnog odbora „Rivista del Diritto della Navigazione”, „Rivista di Diritto del Turismo” te pregleda „Diritto dei trasporti”. Direktor je pregledne serije „Quaderni del Corso di perfezionamento di diritto ed Economia dei trasporti e della Logistika” te sudirektor „Diritto e Pratica dei trasporti”. Član je uredništva „Journal of International Maritime Law”. Također je i član bolonjske odvjetničke komore.

